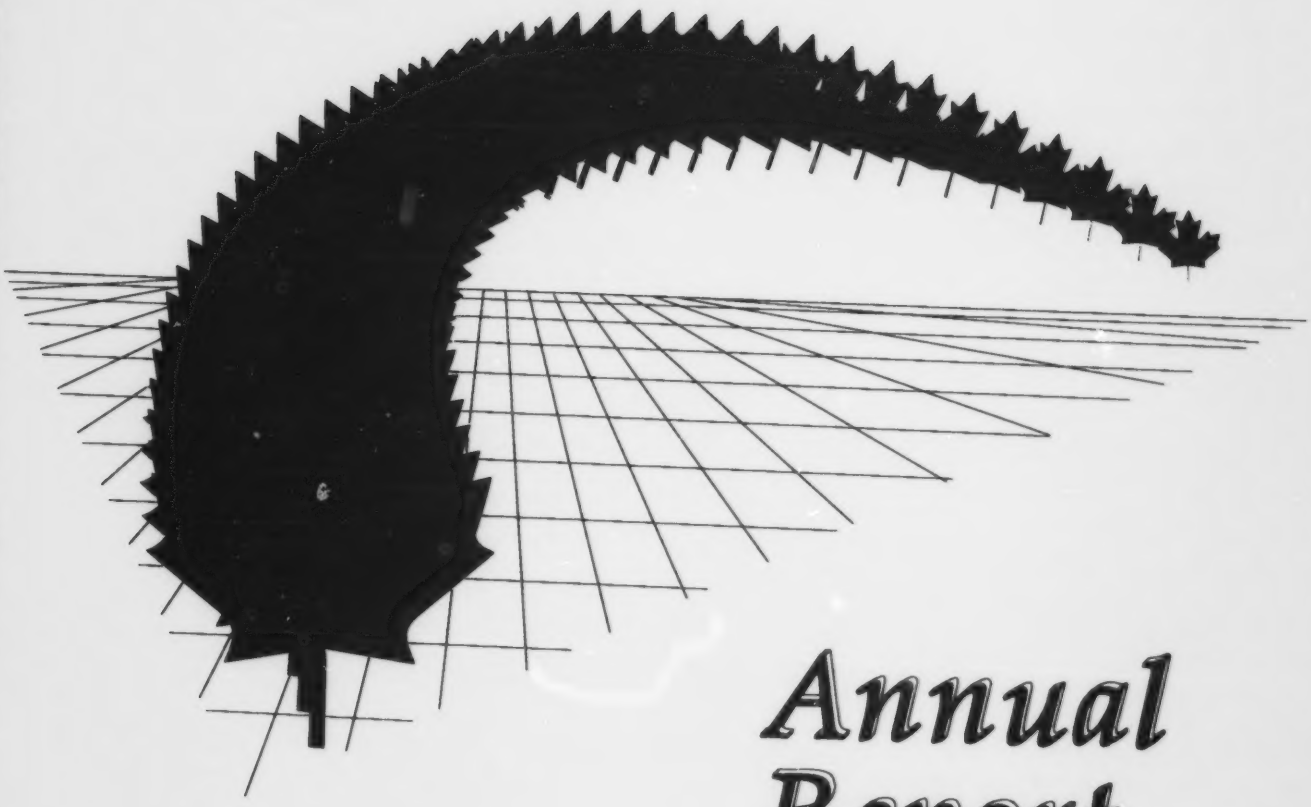
National Transportation Agency of Canada

Office national des transports du Canada



Annual Report 1991

Canada

92-03807/

Annual Report of the National Transportation Agency of Canada 1991

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Catalogue No. TW1-1/1991
ISBN 0-662-58822-3

Printed in Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the fourth annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1991.

Sincerely,

Erik Nielsen

Erik Nielsen

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act, 1987*

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien
Nicolle Forget
Keith Penner
George Minaker*
Kenneth Ritter
James D. Mutch
Edward Weinberg

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary and Director General of Regional Operations

Seymour Isenberg,
Acting Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

André Poulin,
Director General,
Corporate Management and Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Chairperson,
Working Group on Comprehensive Review

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

* Temporary Member

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION 1

MEMBERS 13

SECRETARIAT AND REGIONAL OPERATIONS . 17

DISPUTE RESOLUTION BRANCH 19

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH 27

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH 35

INTERNAL SERVICES

- Legal Services Branch 47
- Corporate Management and Human Resources Branch 53

INTRODUCTION

This is the fourth annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission, which had regulated transportation in Canada since 1967.

The present transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive marketplace. Economic regulation has been reduced and is oriented towards problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the current regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment, by the Governor in Council, of a Chairman, a Vice-Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional Members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer, responsible for controlling the work of both Members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as Chief Operating Officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has six branches:

- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for the licensing of Canadian and foreign air carriers operating in Canada, the licensing of Canadian air carriers operating internationally, the licensing of northern marine resupply services, the issuance of rail certificates of fitness or public convenience and necessity, and the assessment of waivers with respect to the coasting trade. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements. Field Investigations Officers responsible for the enforcement of Agency regulations and licence conditions are located in Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montreal and Moncton.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of disputes about rates and services between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction. This includes formal and informal investigations of air, marine and rail complaints, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are: the rail infrastructure program; acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; pilotage tariffs; regulation of international air tariffs; regulation of northern marine tariffs; administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*; and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the management of subsidy and rate programs that determine appropriate compensation for rail services provided by eligible transportation companies. The Branch also evaluates proposals to rationalize rail networks, and monitors rail investment and expenditures for western grain transportation.
- **Legal Services Branch** provides legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the Agency at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Human Resources Branch** is responsible for the design and operation of the NTA management processes and related information systems; the provision of comprehensive services in support of NTA programs in the areas of informatics, records management, finance, planning, administration, internal audit and communications. It is also responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs in accordance with policies established by the central agencies.
- The **Secretariat and Regional Operations Branch** is responsible for recording Agency Decisions and Orders; editing, reviewing, producing and issuing Decisions, Orders, reports and notices; and drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains parliamentary liaison (Standing Committee on Transport), administers public hearings and inquiries, coordinates all translation services as well as ministerial and executive correspondence. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices, and for the coordination of their programs.

Regional Offices

The Agency has discretion to establish regional offices. The Agency now has regional offices in the Western Region with an office in Saskatoon, Saskatchewan, and in the Atlantic Region with an office in Moncton, New Brunswick. Other regional offices are maintained in the Pacific Region (Vancouver), the Northern Region (Whitehorse), the Ontario Region (Thunder Bay) (Toronto) and the Quebec Region (Montreal). Agency Members have been appointed to staff the regional offices in Saskatoon, Montreal and Moncton.

In addition to its staff at headquarters, the Audit Services Directorate has three employees working out of the Quebec Regional Office in Montreal.

HIGHLIGHTS OF 1991

Running Rights

Through the granting of running rights, the Agency may require one railway to allow another railway to operate over its lines. In 1991, the Agency denied two applications from provincially incorporated railways, as the statutory provision does not extend to such operations. A third application filed by MOQ Rail, a federally incorporated company seeking to operate intermodal units of highway trailers, was withdrawn in December 1991.

Interswitching

In 1991, Agency staff undertook an inquiry into the current *Railway Interswitching Regulations*. The inquiry was initiated in response to a statutory requirement for such a review. Interested parties provided submissions and met with Agency staff.

Liability

In August 1991, following extensive consultations with interested parties, the *Railway Traffic Liability Regulations* were approved by the Governor in Council. The regulations are to apply where there is no written agreement or Agency Order restricting carrier liability.

"Fly Smart" Brochure

A brochure entitled "Fly Smart" was produced to advise consumers of their rights and how the Agency and other government departments can assist them. It has proven extremely popular with consumers and more than 60,000 copies have been distributed.

Mergers and Acquisitions Exemptions

An amendment to these regulations received Governor-in-Council approval on May 23, 1991. Proposed acquisitions are now exempt from notification to the Agency when both the buyer and the transportation undertaking to be acquired are wholly owned by the same person. This amendment reduces the regulatory burden on the industry and will eliminate delays and costs to certain prospective buyers.

Electronic Tariff Filing

On October 15, 1991, the Agency joined its American and British counterparts by allowing international air tariffs to be filed electronically, replacing in large measure the paper-based system. The primary benefits of electronic filing include reduced administration and overhead for both the government and the air carrier industry, which can ultimately benefit the consumer.

Safety Information

The Agency concluded that the lack of safety information in alternate media on aircraft constituted an undue obstacle to the mobility of persons who are visually impaired, and ordered the two large Canadian air carriers to make this information available in braille and in large print.

National Strategy

As a participating department in the National Strategy for the Integration of persons with disabilities, announced by the Prime Minister on September 6, 1991, the Agency was granted additional resources in order to accelerate its regulatory initiatives.

Public Education

The Agency continued to actively pursue its public education-liaison program to make its accessible transportation program better known to persons with a disability.

Inquiries

In addition to the inquiry into the policies of Canadian air carriers with respect to the carriage of persons with a disability, three additional inquiries were launched by the Agency: an inquiry to determine the level of accessibility of federally regulated ferry services, one into the availability of accessible ground transportation, equipment and services at Canadian airports, and one into the level of accessibility of extra-provincial motor coaches.

Advance Payments Protection

Revisions to the *Air Transportation Regulations* to substantially enhance advance payments protection at the air carrier level were published in Part I of the *Canada Gazette* for public comment.

In addition, field audits of tour operators and air carriers were increased to ensure that advance payments were being adequately protected.

Ownership and Control of Canadian Air Carriers

In-depth analyses of some existing Canadian air carriers were undertaken to ensure that these air carriers continued to comply with the Canadian ownership and control requirements set out in the *National Transportation Act, 1987.*

Administrative Improvements to the Processing of Market Entry Applications

- The domestic air application guide was re-written to make it clearer and more up-to-date.
- The guide and form to be used in making applications for temporary entry of vessels into Canada's Coasting Trade were updated and will be ready for distribution in both official languages early in the new year.
- The administrative guidelines used by staff when processing applications for Coasting Trade waivers were improved.
- The mailing of public notices of air applications to interested parties was examined and changes will shortly be introduced to reduce handling and mailing costs.

Enhanced Licence and Application Database

An integrated, computerized licence application tracking and information reporting system became operational at year end. This database will be further enhanced during 1992.

Rail Rationalization

In 1991, the Agency rendered decisions in respect of 12 CN and 11 CP applications for rail line abandonment. Of the 12 CN decisions, the Agency issued nine abandonment orders, two retention orders and one application dismissal. Two of the CN abandonment orders were later rescinded by Order in Council.

The Agency issued abandonment orders in all 11 of the CP applications for abandonment handled in 1991.

In January 1991, the Agency held a public hearing in New Brunswick in respect of CP's application to abandon portions of its Shogomoc and Gibson subdivisions.

Rail Subsidy Payments

In 1991, the Agency paid $793.3 million to support Canadian rail transportation. Funds were allocated as follows:

- $779.2 million in assistance payments lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- $8.4 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- $5.7 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

CN and CP Charges to VIA

By request of the Minister of Transport, the Agency is directed to conduct annual investigations of the charges to VIA Rail Canada by CN and CP. These charges relate to services rendered to VIA for the operation of passenger train services in Canada. The Agency determines the costs that are used by Transport Canada to establish settlement invoice levels in accordance with the VIA/CN and VIA/CP Operating Agreements, the *Railway Costing Regulations* and the results of the VIA Rail Costing Review.

During 1991, examinations and analyses were performed regarding charges by the railways for 1989 and 1990. Final VIA settlement invoice determinations for both CN and CP for 1989 and 1990 are expected to be reported to the Minister of Transport during 1992.

WGTA 1991-92 Rate Scale

Every year the Agency issues a rate scale that establishes the rate railways charge producers, and the rate to be borne by Canadian taxpayers, for the movement of western grain by rail. The Agency is required by statute to consult with industry participants during the development of this scale.

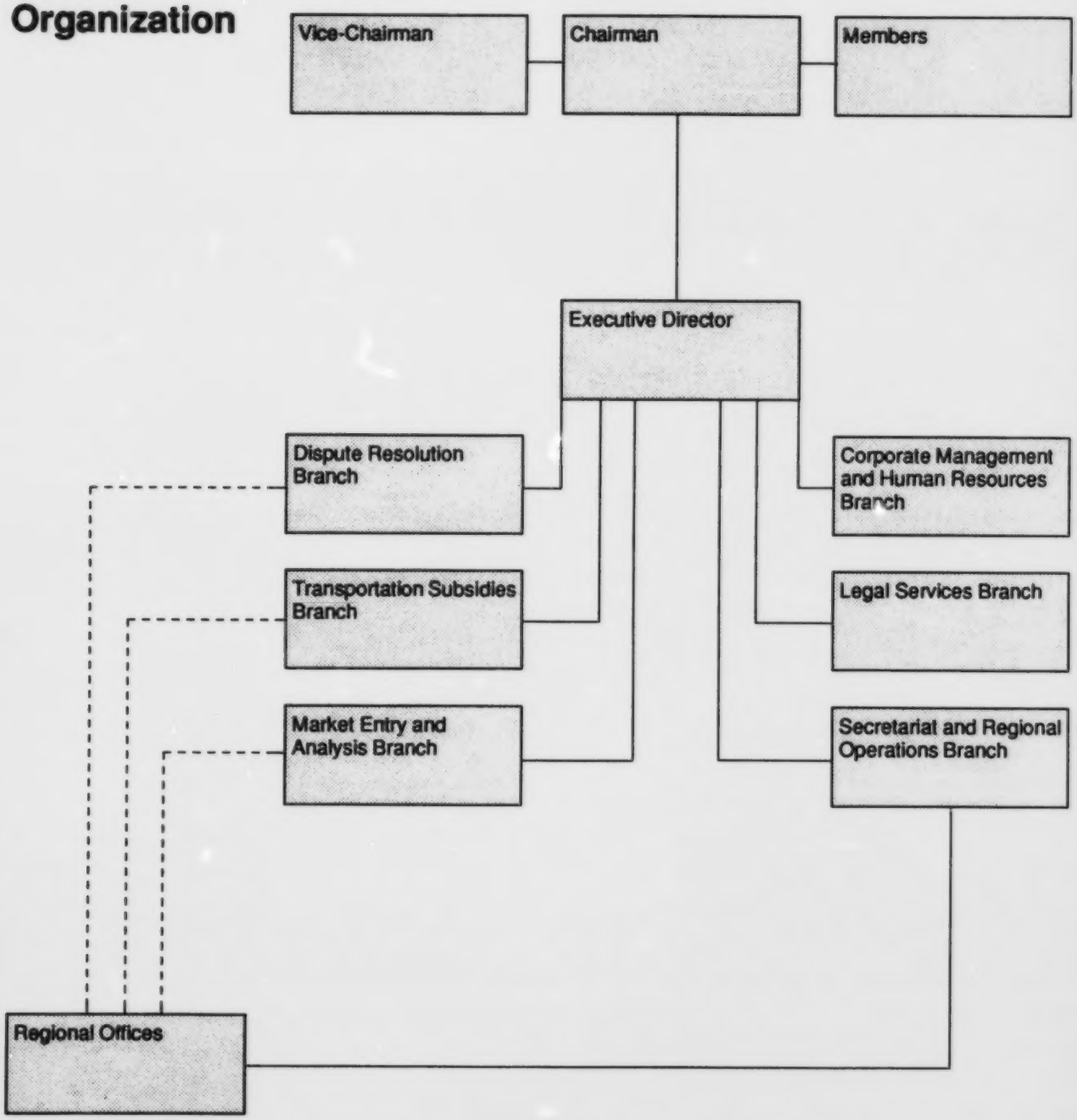
During the spring of 1991, the annual rate scale for crop year 1991/92 was issued. This rate scale is in effect from August 1, 1991, to July 31, 1992.

Order-in-Council approval was given for the 1991/92 rate scale based on a Grain Transportation Agency tonnage opinion of 33.2 million tonnes.

ORGANIZATION, FUNCTIONS AND EXPENDITURES

National Transportation Agency of Canada

Organization



National Transportation Agency of Canada

Functions

Dispute Resolution Branch

- Rail Complaints and Investigations
- Rail Competitive Access
- Mediation and Arbitration
- Rail Confidential Contracts and Tariff Filings
- Public Interest Investigations
- Non-Compensatory Rates
- Common Carrier Obligations (Freight)
- Passenger Related Matters
- International Air Tariffs
- Air and Water Rates and Service Complaints
- Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, Pilotage Rates and Northern Marine Resupply Tariffs
- Mergers and Acquisitions
- Rail Infrastructure Program
- Transportation Services for Disabled Persons

Transportation Subsidies Branch

- Rail Rationalization
- Western Grain Rates and Payments
- WGTA Quadriennal Costing Review
- Western Grain Investment and Expenditure Monitoring
- Branch Line and Passenger Train Service Payments
- CN and CP Charges to VIA
- Canola Rates
- Station Removals
- Schedule 'A' Rates

Market Entry and Analysis Branch

- Domestic and International Air Licensing
- Northern Marine Resupply Services Licensing
- Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
- Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
- Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
- Commodity Pipeline Permits
- Annual Reviews
- Field Investigations
- International Air Agreements

Corporate Management and Human Resources Branch

- Internal Management Services
- Human Resources Policies and Programs
- Official Languages

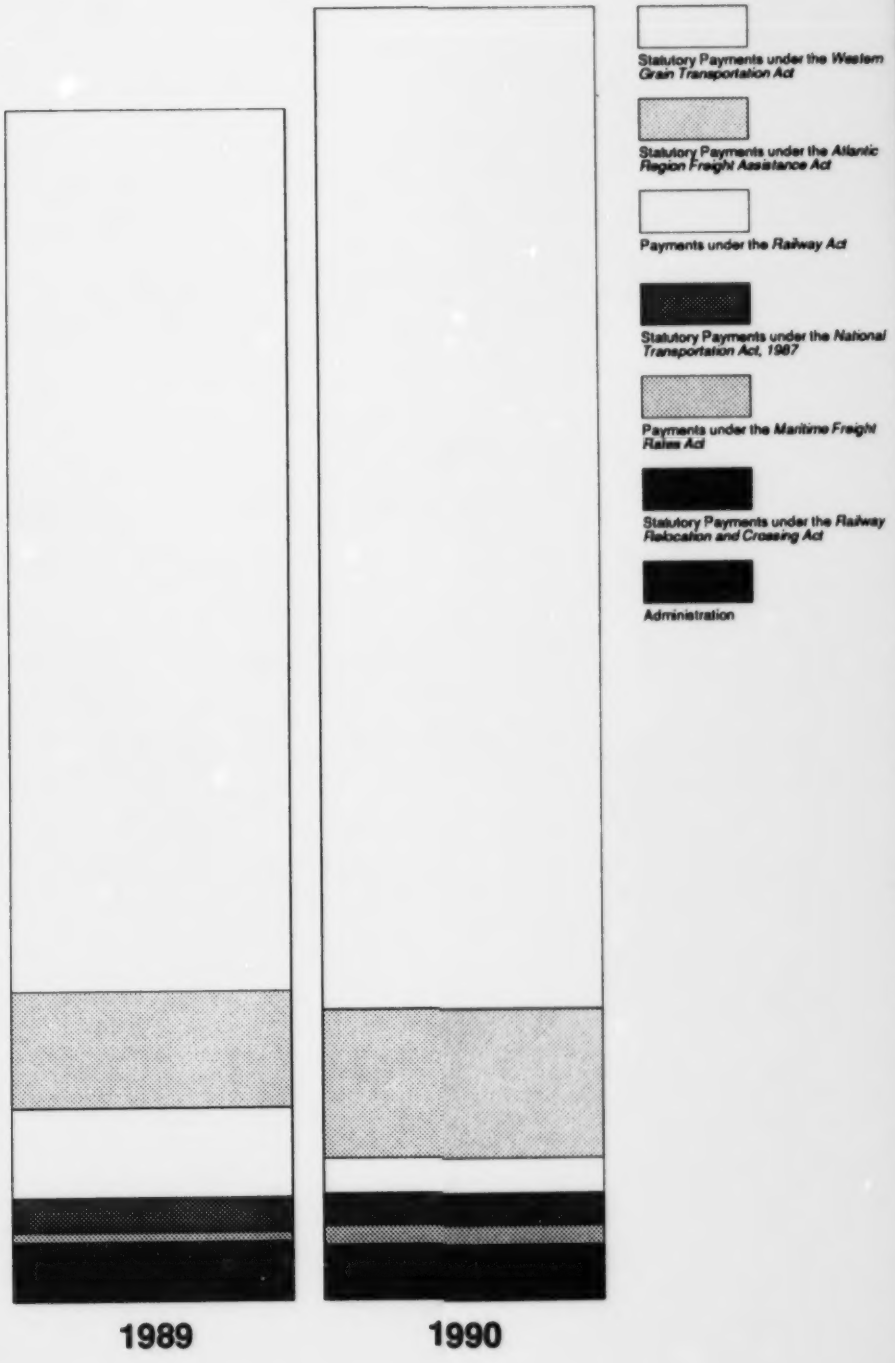
Secretariat and Regional Operations Branch

- Prepare and Issue Agency Decisions and Orders
- Draft and Process Regulations
- Public Hearings
- Ministerial Correspondence
- Regional Operations

Legal Services

- Legal Advice
- Represent Agency at hearings and before the Courts

Comparison of estimated budgetary expenditures



Program	Percentage of 1991 expenditures	1990 (000's)	1991 (000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments under the *Western Grain Transportation Act*	83.4 %	$645.170	$778,935	$133,765 [2]
Statutory Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	10.2 %	$95,320	$95,141	($179)
Payments under the *Railway Act*	0.6 %	$22,840	$5,855	($16,985)
Statutory Payments under the *National Transportation Act, 1987*	0.9 %	$20,411	$8,831	($11,580)
Payments under the *Maritime Freight Rates Act*	1.1 %	$12,120	$9,964	($2,156)
Administration	3.8 % [1]	$35,488	$35,707	$219
Total	100 %	$831,349	$934,433	$103,084

[1] 3.1 % Salaries and wages; 0.7 % Other

[2] The difference in these payments is due to the increased tonnage of grain shipped in 1991

Members of the National Transportation Agency of Canada

CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen, P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.

Mr. Nielsen earned his law degree at Dalhousie University in Halifax and was called to the Bar of Nova Scotia in 1951. He opened his legal practice in Whitehorse, Yukon in 1952 where he has now been living for over 40 years. He currently is a resident of Ottawa.

First elected to the House of Commons in December of 1957, he served as the Member for Yukon for over 29 years. Mr. Nielsen served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works and Minister of National Defence. He has also served as Leader of the Opposition. He withdrew from Cabinet in June, 1986 and resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. On December 1, 1987 he was also appointed Chairman of the National Transportation Agency of Canada.

Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 49 years and holds a commercial pilot's licence.

In recognition of his outstanding work in the legal profession and his contribution to the constitutional development of Yukon since 1952, he was appointed Queen's Counsel in 1962.

VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry

Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the Agency, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

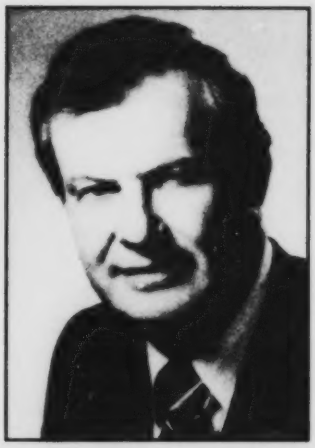
MEMBERS:

Mr. Craig S. Dickson has over 34 years experience with the Atlantic Provinces Transportation Commission, serving as its General Manager from 1961 to 1987. In that position he was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers' Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week. Mr. Dickson is the resident Member for the Atlantic Regional Office located in Moncton.

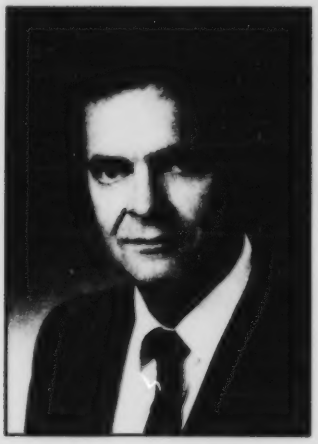
Mrs. Nicolle Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles. Mrs. Forget is the resident Member for the Quebec Regional Office located in Montreal.

Mr. James D. Mutch was Vice President, Corporate and Government Affairs with Canadian Airlines International Ltd. He held a number of senior positions with Canadian Airlines (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Industry Relations; Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada. Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.

Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the Agency he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.



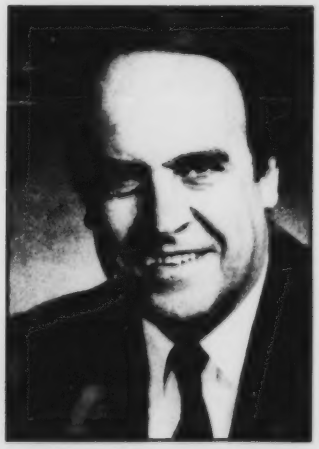
Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year.



Mr. Kenneth Ritter graduated with a degree in law from the University of Saskatchewan in 1976. Following three years of private law practice in Kindersley, Saskatchewan, Mr. Ritter turned his attention to full-time farming. In 1987 he was appointed Chairman of the Saskatchewan Surface Rights Arbitration Board, a quasi-judicial body responsible for resolving disputes between landowners and oil companies in Saskatchewan. Just before his appointment to the Agency, Mr. Ritter was with the Saskatchewan Department of Justice. Mr. Ritter is the resident Member for the Western Regional Office located in Saskatoon.

Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the Agency. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.

TEMPORARY MEMBER:



Mr. George Minaker is a graduate of the University of Manitoba with a Bachelor of Science degree in Electrical Engineering, and is a professional engineer. He held a number of engineering positions in Winnipeg between 1961 and 1984. His career in public life began in 1967 when he served on several city councils in the Winnipeg area until 1972. From 1973 to 1981 he was the member of the Manitoba Legislative Assembly for St. James where he served as Minister of Community Services and Corrections. In 1984 Mr. Minaker was elected to the House of Commons where he served as the member for Winnipeg-St. James until 1988. During this period he was a member of the House of Commons Finance Committee, and of the Energy, Mines and Resources Committee.

SECRETARIAT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat and Regional Operations Branch is the official point of contact between the Agency and the public. The Branch is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, coordinating translation and editorial services for executive correspondence and Agency Decisions, maintaining Parliamentary liaison by conveying Standing Committee on Transport's weekly schedule of appearances to the Chairman, Executive Director, and Directors General, and administering public hearings conducted by the Agency. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices located in Moncton, New Brunswick, and Saskatoon, Saskatchewan, and for the coordination of their programs.

ACTIVITIES

In 1991, the Branch processed 589 Orders and 850 Decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1991)

Rail	288
Air	297
Water	2
Motor Vehicle	0
Pipeline	2
	589

DECISIONS (1991)

Rail	39
Air	598
Water	3
Motor Vehicle	1
Letter Decisions Subs. 72(2) and 94(2) of the *NTA, 1987*	
	850

The ministerial and executive correspondence unit coordinated 704 requests concerning ministerial and executive correspondence. The unit also prepared and edited 2,130 letters or response projects. The Branch was also involved in the administration of one public hearing and one pre-hearing, held in two locations, which resulted in a total of five sitting days.

The following is a list of regulations and statutory instruments* processed by the Branch and approved by the Governor in Council in 1991:

1. *Grain Rates Order, revocation, SOR/91-92 - January 7, 1991, P.C. 1990-2874 - December 31, 1990

2. *Annual Rate Scale Order, 1991-1992, SOR/91-270 - April 11, 1991, P.C. 1991-651 - April 11, 1991

3. Part VII Exemptions, amendment, SOR/91-335 - May 23, 1991, P.C. 1991-911 - May 23, 1991

4. *Railway Traffic Liability Regulations*, SOR/91-488 - August 14, 1991, P.C. 1991-1435 - August 13, 1991

5. *National Transportation Agency General Rules*, SOR/91-547 - September 19, 1991, P.C. 1991-1736 - September 19, 1991

6. *Railway Lines Abandonment Regulations*, amendment, SOR/91-559 - September 26, 1991, P.C. 1991-1824 - September 26, 1991

7. *Railway Grade Separations Regulations*, amendment, SOR/91-583 - October 10, 1991, P.C. 1991-1945 - October 10, 1991

8. *Railway Interswitching Regulations*, amendment, SOR/92-39 - December 12, 1991, P.C. 1991-2484 - December 12, 1991

9. *Establishment of 1992 Rates at Minimum Compensatory Levels for Movements of Rapeseed Products by Rail, P.C. 1991-2532 - December 12, 1991

10. *Approval of Agency Order No. 1991-R-546 dated November 12, 1991 concerning the 1991 Supplementary Minimum Compensatory Rates for Movements of Rapeseed Products by Rail, P.C. 1991-2531 - December 12, 1991

APPLICATIONS FOR REVIEW

Two applications for review dealing with air matters were filed with the Agency in 1991, and one was carried over from 1990. Of these applications, one was granted, one was denied, and the file was closed on one as no response was received from the applicant.

Forty-five rail-related applications for review were considered in 1991, of which 14 were carried over from 1990. Decisions were rendered on 37 applications during the year, with 26 applications granted and one denied; in one case, it was determined that the Agency had no jurisdiction in the matter; in four cases, the party was advised that an application was not required, and therefore, in three cases, errata were issued and in one case, the information was noted. In two cases, the applicant was advised to reapply under another section. One file was closed as no response was received from the applicant. The eight remaining applications were carried forward for consideration in 1992. Three of the rail-related review applications were related to decisions on rail abandonments. Of these, two were granted and one was carried over to 1992.

One marine-related application for review was filed in 1991 and carried forward to 1992.

REGIONAL OPERATIONS

Under section 20 of the *National Transportation Act, 1987*, the Agency is empowered to establish regional offices outside the National Capital Region with one to be located in Atlantic Canada and one in western Canada. To make its services accessible and responsive to transportation users throughout Canada, the Agency has decided to maintain regional offices in the following locations: the North (Whitehorse); the Pacific (Vancouver); the West (Saskatoon); Ontario (Thunder Bay); Quebec (Montreal); and the Atlantic (Moncton).

Atlantic Regional Office

The Atlantic Regional Office, which opened in June 1988, is designed to be a "microcosm" of the headquarters office, which is located in Hull, Quebec. As such, it provides programs and activities that are administered by headquarters staff. The Atlantic Regional Office has local responsibility for four program areas. These are:

- **Dispute Resolution**: assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interest of efficiency and utility in the Atlantic Region. Major responsibilities include: the monitoring of economic concentration, including mergers and acquisitions, and its impact in the marketplace; and the processing of applications related to rail infrastructure.

- **Rail Rationalization:** involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, including assisting with public hearings on rail line abandonments. Economic and technical changes that will impact on the Agency's responsibilities within this region are monitored and assessed.

- **Market Entry and Analysis:** provides two main functions, the administration and enforcement of standards for transportation exit and entry; and, assisting with annual reviews to measure the specific effects of the *National Transportation Act, 1987* and related transportation legislation.

- **Atlantic Region Freight Assistance Program:** includes the administration of freight subsidy programs applicable to the region. The Atlantic Regional Office administers two such programs: the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to $105.1 million. The Regional Office supplements desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy programs and arranges for subsidy payments to over 2,500 certified subsidy claimants under these programs. New audit procedures have been introduced to increase the quality and quantity of claim processing.

Regional Staff

Atlantic Canada is represented by a regional Member. There are 45 employees, many of whom are involved with the freight assistance programs.

Accomplishments

The automated and computer claim processing system, which was implemented in the Atlantic Regional Office in 1990, continues to increase productivity in both the functional programs and subsidy audits. Staff processed 18,110 subsidy claims during 1991.

During the past year, the office has been active in 12 air enforcement investigations, conducted 21 air carrier inspections, and has participated in a number of important rail infrastructure dispute resolution cases.

The Atlantic Regional Office has developed and distributed a Brochure and Guide explaining the Atlantic Region Freight Assistance programs. Based on responses received to date, this material is beneficial to Atlantic Regional Office clients and others in this region.

Western Regional Office

During 1991, the Western Regional Office, in Saskatoon, continued to carry out local administration of the following three major program areas which are the responsibility of the National Transportation Agency:

- **Market Entry and Analysis**: in the western region, this involves the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; preparation of advice with respect to the negotiation and implementation of international agreements, as they may pertain to western Canada; and annual reviews to measure specific effects of the new legislation.

- **Dispute Resolution**: this section is responsible for assisting in the resolution of disputes between carriers and the users of transportation services in

Western Canada and for the processing of applications under the rail infrastructure program.

- **Transportation Subsidies**: this function provides for regional input into rail rationalization and spur line determination process as defined by the *National Transportation Act, 1987* and transportation subsidy payment audits, verification and monitoring activities as related to the *Western Grain Transportation Act*.

During the year regional staff received and processed: 32 applications for southern Canadian air licences, 78 applications for licences to operate in northern Canada, and 27 applications for Class 9-4 international air charter licences.

Consultations were held with provincial and federal government departments, and with various users of the transportation system in western Canada, concerning the effects of the new legislation. Meetings were also held with representatives of a number of northern communities, to discuss the impact of the new regulations on transportation services in their areas. Liaison was also maintained with air and rail carriers to obtain and report on the effects of regulatory reform on both the consumers and providers of transportation services in western Canada.

During 1991, the regional office continued to be involved with problems concerning the adequacy of transportation services in western Canada. There were several complaints (both formal and informal) filed with the western region relating to the availability of rail services to producers. In addition, a number of other service and rate-related matters were filed with this regional office with respect to passenger and freight transportation. They were resolved satisfactorily.

In the rail infrastructure program, 121 applications were processed and 11 complaints were resolved involving matters related to crossings at grade. A number of on-site inspections and meetings were undertaken to assist in the processing and resolution of these applications and complaints.

During 1991, the regional office resolved 127 written and oral complaints involving international and domestic air passenger and air cargo service. As well, the regional office distributed over 23,000 copies of the Fly Smart brochure, in order to promote the Agency's visibility with respect to air travellers and their rights.

Regional staff acted in support of headquarters activities with respect to the monitoring of the effectiveness of the *National Transportation Act, 1987*, and related legislation.

In the area of transportation services for persons with disabilities, the regional office continued to be involved in resolving disputes over the accessibility of airport facilities and aircraft, as well as providing advice to the public with respect to the rights of disadvantaged passengers generally.

During the year, regional staff participated in the processing of six rail abandonment applications pursuant to section 160 of the NTA, 1987 and two cases that required determinations as being a branch line or spur line according to section 157 of the NTA, 1987.

Western region staff were committed to WGTA activities to a greater degree during 1991 than in any previous year. Regional personnel participated in the monitoring of railway programs, auditing of railway claims for the movement of grain and branch line maintenance expenditures, and on-site physical verification of railway investments in equipment and plant, including grain dependent branch line maintenance expenditures.

TABLE 1

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAMS
PAYMENTS CERTIFIED, 1991

	Amount Certified[1] 1990			Amount Certified[1] 1991		
	Rail	Motor Vehicle	Water	Rail	Motor Vehicle	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	11.5	–	–	10.0	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	28.0	–	–	27.0	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.7	9.3	–	4.0	9.7	–
Section 6 (Selective Intra)	7.9	45.4	0.9	9.3	44.3	0.8
Total for Program	**24.1**	**82.7**	**0.9**	**23.3**	**81.0**	**0.8**
Total of Claims Accepted for Audit	**219**	**15,616**	**45**	**261**	**18,049**	**42**
Number of Claims Processed	**204**	**16,075**	**36**	**251**	**17,825**	**34**

[1] Millions of dollars

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the Agency's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

The Branch consists of four directorates: Accessible Transportation; Rail Complaints, Tariffs and Mediation; Rail Infrastructure; and Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs.

Accessible Transportation Directorate

The Directorate supports the Agency in implementing provisions of the *NTA, 1987*, as amended, which require that transportation services should not pose undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. To achieve this objective, the Agency may prescribe, administer and enforce regulations, and investigate and act on complaints filed by persons with disabilities. The Directorate also carries out studies on issues relating to accessible transportation and consults with organizations of and for persons with disabilities throughout Canada. The activities of the Directorate are organized into a four point program of regulation development, complaint resolution, investigation and monitoring, and public education-liaison.

This year the Agency rendered a number of major decisions in the area of accessible transportation. It concluded that the lack of safety information in alternate media on aircraft constituted an undue obstacle to the mobility of persons who are visually impaired and ordered the two large air carriers to make

this information available in braille and large print. In another decision, the Agency ordered a limousine service operating at a Canadian airport to accept passengers with a disability.

In 1991, the Agency received 36 complaints concerning undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. In addition, the Agency considered 12 complaints that were carried over from 1990. Almost all of the complaints received dealt specifically with transportation by air. Only one dealt with rail transportation. Complaints about wheelchairs comprised 20 per cent of complaints resolved. Ground services were another 20 per cent, airport facilities 16 per cent, and problems with the air carriers themselves totalled 40 per cent. The remaining four per cent account for one complaint regarding oxygen.

The Agency continued during 1991 with its standards development and regulatory initiatives aimed at rendering the federal transportation network accessible to people with disabilities. The Agency determined that charging additional fares for attendants constitutes an undue obstacle to the mobility of persons with a disability. The proposed regulations, which also incorporate terms and conditions of carriage of persons with a disability, were submitted for government approval to pre-publish in Part I of the *Canada Gazette* in March 1991. They were returned to the Agency for further consultations. The Agency also approved draft regulations establishing minimum training standards for transportation personnel. They were sent to the Privy Council Office for technical review, and prepublication is expected in the second quarter of 1992.

The Agency is continuing its work on the development of regulations on terminal and equipment accessibility, and on terms and conditions of carriage for rail, ferry and bus, as well as communication of information to persons with a disability. The Agency has also specified its intention to regulate the domestic air carriage of persons with disabilities in small aircraft.

As a participating department in the National Strategy for the Integration of persons with disabilities announced by the Prime Minister on September 6, 1991, the Agency was granted additional resources in order to accelerate its regulatory initiatives. This five-year, $158-million program has three key goals: equal access, economic integration, and effective participation by Canadians with disabilities in the mainstream of society.

During 1991, in addition to the inquiry into the policies of Canadian air carriers with respect to the carriage of persons with a disability, three additional inquiries were launched by the Agency. The Agency initiated an inquiry to determine the level of accessibility of federally regulated ferry services. The Agency also initiated an inquiry into the availability of accessible ground transportation, equipment and services at Canadian airports. Finally, an inquiry into the level of accessibility of extra-provincial motor coaches was announced in December.

In an effort to ensure that the views of persons with disabilities are taken into account in all aspects of the Agency's work, and to foster an understanding of the Agency and its functions, staff have continued to carry out an active program of meetings, consultations, and information sessions with persons with disabilities and associations representing them. The Directorate has also begun similar consultations with the travel industry.

Advertisements were placed in specialty magazines; speeches were given to industry and groups representing persons with a disability; and staff participated in numerous exhibitions. Brochures explaining the Agency's powers in the area of accessible transportation and how to complain about an undue obstacle were also distributed to various interested parties and target groups. The brochures were also produced in alternate media. The increased awareness resulted in an increase in the number of complaints received by the Agency.

The Agency also participated actively in the federal working group responsible for coordinating the exhibit at Independence '92. This international congress and exposition on disability will be hosted by Canada, in Vancouver, on the occasion of the end of the Decade of Disabled Persons, 1982-1992.

As part of its ongoing effort to promote cooperation and understanding between consumers, transportation-service providers and government, the Agency is an active participant with observer status on the Minister of Transport's Advisory Committee on Accessible Transportation.

Surmounting the problem of undue obstacles to the mobility of travellers with disabilities, in cooperation with consumers and industry, will continue to be the objective of the Directorate in the coming year.

Rail Complaints, Tariffs and Mediation

Branch activity in implementing competitive access, mediation and arbitration support services helps shippers and carriers resolve their own disputes. The Branch also supports the Agency in resolving formal complaints. Such complaints may allege that the

general public interest in freight, or passenger rates and service, is prejudiced by some carrier action or omission; common carrier obligations are not fulfilled; or other particular provisions of Acts are violated.

Rail Competitive Access

The *National Transportation Act, 1987* calls for enhanced competition between railways through expanded interswitching, competitive line rates, and by providing for Agency intervention to require one railway to allow another railway to operate over its lines, and to order connections between railways.

Interswitching facilitates the transfer of traffic at a regulated rate from one railway company's lines to another, where the origin or destination of the traffic is within a radius of 30 kilometres of an interchange between the carriers. The Agency may deem points beyond the 30-kilometre limit to be within the limit. The Agency establishes interswitching rates on an annual basis. In 1991, Branch activity relating to interswitching focused on ensuring that proposed 1992 interswitching rates accurately reflect railway costs.

At the end of the year a request by Cominco Fertilizers for an Agency Order requiring CP to provide interswitching services to and from facilities near Saskatoon, Saskatchewan, was under review.

The Branch also undertook a staff inquiry into the current *Interswitching Regulations*. This inquiry was initiated in response to the statutory requirement that the Agency review the regulations within five years of their implementation.

Competitive Line Rates (CLR) ensure fair and competitive rates for shippers when only one local carrier services a shipper, by requiring the local carrier to set a rate to a point where competition exists, and by requiring the Agency to establish the level of the rate on shipper application. An Agency-established CLR is effective for one year. In September 1991, for the fourth consecutive year, the Agency established a CLR for Alberta Gas Chemicals Inc. for the shipment of methanol from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta, for further shipment to Shelby, Montana.

Through the granting of running rights, the Agency may require a railway to allow another railway to operate over its lines. In 1991, three such applications were reviewed by the Agency. Two of the applications were from provincially incorporated railways, Ontario Midwestern Railway and Victoria County Railway, wishing to operate trackage in Ontario. In May 1991, the Agency denied both applications, finding that the provisions of the *National Transportation Act, 1987* were restricted to railway companies subject to federal jurisdiction.

The third application involved a request by M.O.Q. Rail for access to CN lines between Moncton, New Brunswick, and Windsor, Ontario. M.O.Q. Rail proposed to operate trains consisting of a number of strings of nine to twelve modified highway trailers, mounted on bogies. Each string was to be pushed by a power unit that would be controlled by a separate control unit at the front of the train. As a result of an agreement between CN and M.O.Q. Rail, this application was withdrawn in December 1991.

Mediation and Arbitration

Mediation is an informal, voluntary process for resolving disputes. It is designed to assist the parties to reach their own settlement. In 1991, the Branch responded to requests for assistance on various issues including provision of competitive rail rates and service, application of interswitching provisions, the quality of rail passenger services and the use of international bridges. In addition, numerous briefings and educational seminars were conducted to explain the legislation to carriers, shippers and other interested parties.

Final offer arbitration may be applied to resolve disputes of a private nature or narrow scope. The Agency received no formal arbitration requests in 1991.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Confidential rail contracts, published railway freight tariffs governing subsidized freight transportation, and limited and express freight tariffs must, by statute, be filed with the Agency. Non-statutory tariffs are, however, exempt from such requirements.

During 1991, 5,086 confidential contracts and 8,278 amendments to contracts, setting out terms of agreements reached between shippers and rail carriers, were filed with the Agency. In addition, four requests were received from rail carriers to omit certain information from the summaries of confidential contracts. These four requests were granted by the Agency.

The following tariffs were filed with the Agency during 1991:

- 882 statutory freight tariffs
- 890 limited freight tariffs (LFT)
- 4 bridge and tunnel tariffs
- 129 express tariffs
- 261 passenger tariffs
- 1 Roadcruiser bus tariff

The Agency is also responsible for the approval of tariffs filed by the railways related to the *Maritime Freight Rates Act*. A total of 563 such tariffs were approved during 1991.

In addition, the Branch processed statements covering 27,983 free and reduced passenger transportation passes from rail passenger companies and bridge and tunnel operators.

Public Interest

In May 1991, in response to a complaint by Atlantic Container Express alleging that certain CN rates to Newfoundland were not in accordance with the Terms of Union between Newfoundland and Canada, the Agency made a preliminary determination on the interpretation of the Terms of Union clause in respect of Newfoundland freight rates. A further decision in respect of the Atlantic Container Express complaint was pending at year end.

Non-compensatory Rates

In May 1991, the Agency was directed by the Governor in Council to determine whether rates assessed for Gainers Inc. by Canadian Pacific were compensatory for movements of suspended meats during the 1980-1983 period. The decision was pending at year end.

Liability

Following extensive consultations conducted by Agency staff with shippers, carriers and other interested parties and publication of proposed regulations in the *Canada Gazette*, regulations with respect to railway traffic liability were approved by the Governor in Council in August. The *Railway Traffic Liability Regulations* replace Canadian Transport Commission *General Order T-5* and are to apply only in situations where there is no written agreement or Agency Order restricting carrier liability.

In November, the Agency rescinded an Order respecting railway liability on movements of import/export containers, in response to an application by the Shipping Federation of Canada. The Agency found that the new *Railway Traffic Liability Regulations* would apply on the subject traffic, in the absence of an agreement between a shipper and a carrier limiting liability.

Joint Trackage Agreements

In August 1991, as a result of a joint application filed by Norfolk and Western Railway Company and CSX Transportation Inc., the Agency recommended sanction of a joint trackage agreement to the Governor in Council pursuant to section 98 of the *Railway Act*. The Agency was satisfied that the agreement was for the transaction of the usual and ordinary business of the railway companies involved. Three additional agreements entered into by Canadian Pacific and Canadian National and Norfolk and Western and the CN/CP Niagara-Detroit Partnership were under review at year end.

Passenger Related Matters

The Branch supports the Agency in resolving disputes involving rail passenger fares and service levels; deciding on passenger service discontinuance matters; and recommending approval of joint track usage agreements between VIA Rail and a host railway freight company.

In 1991, the Agency decided on one appeal regarding passenger fares, filed pursuant to section 290 of the *Railway Act*. In respect of an appeal filed by Transport 2000 with respect to increases in the VIA base fare and charges for sleeping car accommodation west of Montreal, the Agency found that the subject fares were not prejudicial to the public interest. The Agency is currently investigating a similar appeal filed with respect to the Canrailpass, a pass which is available on specified terms to non-Canadian residents only. This appeal was filed by the Honourable H. Gray and Mr. P. Langan.

The Agency also decided on a complaint with respect to VIA Rail's fulfilment of common carrier obligations. An appeal filed by a passenger was denied in May, as the Agency found no evidence to suggest that service delays were in any way attributable to negligence on the part of VIA.

International Air Tariffs

The Agency is responsible for implementing provisions of international air agreements regarding filing and acceptance of proposed fares, rates, and terms and conditions of international air transportation, and application of the *Air Transportation Regulations*.

On October 15, 1991 the Branch initiated the filing of tariffs in an electronic format replacing, in large part, a paper-based system. The electronic filing system (EFS) saves significant time and expense, enabling airlines to react quickly to market conditions, and allows Canada to meet its international obligations within tight statutory time frames. Electronic submission of tariffs allows for a shorter turnaround time, industry costs are cut, the paper burden is reduced, and regulatory positions are immediately available to interested parties. This benefits the government, the industry and consumers. The electronic system also permits the Agency to keep pace with the air carrier industry at par with its counterparts in the U.S.A. and Great Britain, who recently introduced electronic filing. The European Civil Aviation Conference, representing 29 countries, is considering a similar initiative for 1993, giving rise to the possibility that a large number of aeronautical authorities will be linked via the electronic format.

In 1991, 137,974 tariff pages were filed with the Agency for fares originating in or destined to Canada. The difference from 1990 filing figures arises from the implementation of the electronic filing format. Since mid-October a total of 383,410 electronic record changes have been filed. Some filings propose fare increases; of these, 42 were subject to detailed financial review in order to ensure that the proposed fares were justified.

The Agency made determinations in 80 cases that were brought forward as a result of staff investigations, carrier disputes or foreign government Notices or Orders. In addition, rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in 3,114 cases. Of these 2,721 were granted, 671 were allowed with conditions attached, 292 were denied, 83 were withdrawn by the carrier, and 18 were still pending.

The Branch, in cooperation with other government departments and Agency branches, provided expertise and analysis on tariff issues in the negotiation of bilateral air agreements. In 1991, the Branch participated in ten bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions with Argentina, Austria, Brazil, Bulgaria, Czechoslovakia, France, Greece, Italy, Luxembourg, Singapore, Spain, the United Kingdom and the United States. The Branch also provided expertise in dealing with code-sharing and blocked-space agreements between two Canadian and 22 foreign airlines.

Revisions to tariff issues in the *Air Transportation Regulations* are being undertaken. The revisions are expected to be published in the *Canada Gazette* in the latter part of 1992. Advice was also provided in the formulation of policy and regulations on Canadian computer reservation systems.

The Branch handles complaints related to problems arising between the carriers or foreign governments in international air matters. In 1991, 22 complaints were handled. In the beginning of the year fare issues arose from air carriers' fuel surcharges and war risk insurance premiums due to the Persian Gulf war. Complaints were also handled in cases such as unfiled yet advertised air fares and currency adjustments which served to lower some transborder air fares due to the Canadian dollar's appreciation.

Air and Water

Under the *Pilotage Act*, the Agency has the responsibility for conducting a public interest investigation in the event that objections are filed against a tariff proposal that is published by a Pilotage Authority. In October 1990, the Laurentian Pilotage Authority published a tariff proposal which resulted in objections being filed by users in November. As a result, the Branch conducted a major investigation involving the analysis of numerous years operations and, in November 1991, the Agency issued a decision granting the proposed rate increases.

In August 1991, the Atlantic Pilotage Authority published a tariff proposal against which objections were filed. This proposal is currently under review by the Agency.

A responsibility under the *National Transportation Act, 1987* is to protect the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada, and basic fares and/or fare increases in the Canadian north. Upon complaint, the fare levels or increases are reviewed to ensure that they are not prejudicial to the public interest. No such complaints were received in 1991.

Under section 59 of the *NTA, 1987*, upon written complaint, the Agency has responsibility for investigating rates, acts or omissions relating to the carriage of cargo which are perceived as being

prejudicial to the public interest. No such applications were received in 1991.

In 1991, the Branch received and processed approximately 230 written consumer complaints, as well as approximately 800 oral complaints and inquiries, of varying complexity about air passenger transportation. In these complaints the Agency acts as a mediator, between the airline and the consumer in the case of domestic matters, and in the case of international matters it ensures that the airlines abide by their tariffs. The Branch was able to assist numerous Canadians who had such complaints. As well, the Branch produced a brochure entitled "Fly Smart", which advises consumers of their rights and how the Agency and other government departments can assist them. Staff have attended a number of trade shows to promote the brochure and, in response to requests, have distributed over 60,000 copies.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* and Northern Marine Resupply Tariffs

Shipping conferences are associations of ocean carriers that regulate rates and conditions of service among their member lines. Shipping conferences are exempted from the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (SCEA). The Agency executes its responsibilities for SCEA's administration by maintaining tariff filings and keeping records of conference agreements.

During 1991, the Branch reviewed approximately 15 conference agreements, 30 agreement amendments, and participated in interdepartmental discussions relating to *SCEA, 1987*.

Part V of the *NTA, 1987* governs the transport of community resupply goods by ship along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the western Arctic. Licensed carriers are required to file their tariffs that are reviewed, analysed and brought to the Agency's attention for acceptance, disallowance or other action the Agency deems necessary. During 1991, 19 tariffs were reviewed and analysed; none were determined to be unjust or unreasonable. However, one tariff amendment was disallowed as it was determined to be in contravention of subsection 218(3) of the *NTA, 1987*, i.e., the carrier was charging rates not published in its tariff. Three formal complaints regarding tariff matters on the Athabasca system were filed and investigated. These complaints involved MacDonald Marine Transport Ltd. and A. Frame Contracting Ltd. An audit of A. Frame Contracting Ltd.'s financial statements was conducted to ascertain if the carrier's Annual Water Carrier's Report complied with the *Northern Marine Resupply Services Regulations*.

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a transportation undertaking under the legislative authority of Parliament with assets in Canada, or annual sales in or from Canada, in excess of $10 million, must notify the Agency pursuant to Part VII of the *NTA, 1987*. The Agency publishes a notice of the proposed transaction in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. The transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1991, the Agency published 10 notices of proposed acquisitions (five air, three trucking and two marine). Two reviews of proposed acquisitions were conducted by the Agency.

The Agency reviewed the proposed acquisition by Oceanex Limited Partnership of the assets and operations of Ace-Atlantic Container Express Inc. and the proposed acquisition by Oceanex Holdings Limited Partnership of an interest in Oceanex Limited Partnership. Upon completion of its review the Agency decided, in March 1991, that the proposed acquisitions were not against the public interest.

The Agency also reviewed the proposed acquisition of certain of the assets of Soundair Corporation, carrying on business as Air Toronto, by 174590 Canada Inc. and the proposed acquisition of all of the issued and outstanding shares in the capital of 174590 Canada Inc. by Frontier Air Ltd. carrying on business as Canadian Frontier. The Agency issued a decision in September 1991, stating that in its opinion, these proposed acquisitions were not against the public interest.

In addition, the Agency issued five rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions.

In November 1989, the Minister of Transport asked the Agency to participate in an inter-departmental working group under the direction of Transport Canada. This working group is responsible for developing a policy governing the conduct of air carrier related computer reservation systems (CRSs) operating in Canada. The Agency is to be responsible for the administration and

enforcement of these regulations. CRSs are business enterprises that distribute information on schedules, fares, rules and seat availability to subscribers (usually travel agents) through computer terminals for airlines who participate in the systems.

Transport Canada has already consulted with the industry and interested parties twice. Given current developments in the airline industry such as the current U.S.-Canada Open Skies discussions and the continuing development of revised U.S. CRS regulations, it is necessary to ensure that the policy addresses all of the relevant issues in order to achieve the federal government objectives spelled out in its **National Transportation Policy**. After the CRS policy is finalized, the Agency will take the lead role in developing regulations.

Rail Infrastructure Program

The Branch, under the rail infrastructure program, resolves applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Safety Act* and the *Railway Relocation and Crossing Act*. Applications and complaints, which are initiated by road authorities, railways or members of the public, are assessed on the basis of public convenience and railway requirements. The Branch also decides the apportionment of costs between parties, and assesses the environmental impact of rail infrastructure work.

In 1990, after consideration of submissions received following distribution of a draft policy to over 800 interested parties, the Agency developed and adopted the *Guidelines on Cost Apportionment of Grade Separations*. These Guidelines have been used extensively throughout 1991, not only by the Agency as the basis for decisions where there is a dispute over the costs of a grade separation project, but also by railways and road authorities to assist in negotiations between those parties prior to applications to the Agency.

To further assist those parties involved with rail infrastructure projects, the Branch has initiated a program of review of all relevant engineering regulations under the jurisdiction of the Agency. This program includes the revocation of regulations that are no longer in effect or that have no relevance under existing legislation and policy, amendments of regulations that have not kept pace with changing legislation and, where possible, the replacement of regulations with guidelines to allow the industry and the Agency more flexibility to manage rail infrastructure projects. All proposed changes have been or will be circulated to railways, road authorities, federal and provincial government departments, municipalities, engineering firms and individuals to ensure that all consequences have been considered by the Agency prior to any changes.

1991 was also the first full year in which the Branch used the environmental assessment procedures it developed in conjunction with the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*. These procedures ensure that applicants or proponents and the Agency consider the environmental effects of any rail infrastructure work requiring the approval of the Agency. Where necessary, the Agency has included in its orders any measures required to mitigate any significant negative environmental effects of a project.

A brochure is being prepared to inform the industry of the Agency's role in rail infrastructure matters, its environmental and regulatory requirements, procedures to be followed and the sources for remedies to problems and complaints concerning rail infrastructure.

During 1991, the Branch dealt with 207 applications carried over from the previous year as well as 214 new applications received during the year. This resulted in the issuance of 222 Orders, the conclusion of 87 others to the satisfaction of the participants and 112 are still in progress. The 222 Orders issued were broken down as follows: 48 grade separations, 146 crossings at grade, four farm crossings, eight pipeline crossings, seven other crossings and nine involving rail line construction or modification. In addition, the Branch resolved 181 complaints and inquiries concerning rail infrastructure matters.

Decisions are prepared only when agreement is not reached among participants; in such cases the Agency must render its own decision with reasons. Of the Orders issued last year, 40 required reasons. Reasons given included allocation on the basis of benefit, seniority, interpretation of previous agreements and general convenience for the public, depending on the specific circumstances of a case.

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit of carriers, with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers with respect to their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Field Investigations and Industry Monitoring and Analysis.

The Branch provides functional direction to staff at headquarters, and those employees in the NTA's Western and Atlantic Regional Offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Field investigations staff are also located in offices across Canada.

LICENSING

Domestic Air Operations

Southern Air Licensing: To receive a licence to transport passengers or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map on page 38), applicants must be Canadian, maintain the necessary liability insurance coverage and hold an operating certificate.

Northern Air Licensing: For operations within the designated area, north of the demarcation line (see map on page 38), the same licensing requirements apply as those for southern air licensing with one addition: each application is given public notice and, in cases where an intervention is filed against the

application, the Agency must be satisfied that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. Decisions must be issued within 120 days with respect to each opposed application. The Branch assessed 56 applications for domestic air licences in which objections were filed.

The Branch closely evaluates carriers to ensure proper compliance with market entry requirements; in particular, documentation from prospective carriers purporting to be Canadian is scrutinized to confirm Canadian status.

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of December 31, 1991	
Holding Southern and Northern Canada licences	269
Holding only Southern Canada licences	166
Holding only Northern Canada licences	7
Holding International, Southern and Northern Canada Licences	314
Holding International and Southern Canada Licences	102
Holding International and Northern Canada Licences	1
Total	**859**
Licences Held by Carriers as of December 31, 1991	
Southern Canada licences	868
Northern Canada licences	1,009
Total	**1,877**

Licence Applications

Carried over from 1990	
Southern Canada	24
Northern Canada	86
Received during 1991	
Southern Canada	61
Northern Canada	303
Completed during 1991	
Southern Canada	60
Northern Canada	222

Decisions and Orders

Decisions	359
Orders	138

Public Notices

Applications	269
Hearings	0
Declarations of Continuance of Qualifications	**794**

International Air Operations

The Agency issues licences for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must meet the liability insurance and aviation document requirements and be a designated Canadian carrier; in the case of foreign applicants, they must be designated by the respective foreign government. The Agency may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest and, upon application, consider requests for exemptions from Regulations.

The Agency sets conditions and issues permits for international charter flights; it also grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

In order to obtain permits to operate international charter flights out of Canada, air carriers are presently required to satisfy the Agency that they are protecting advance payments received from charterers by way of financial guarantees. In 1990 and 1991, NTA staff undertook a comprehensive review of the *Air Transportation Regulations* relating to the protection of advance payments at the air carrier level. Many interested parties were consulted and the proposed amendments were published in Part I of the *Canada Gazette* on September 28, 1991.

A substantial number of amendments have been proposed that are intended to enhance the protection of advance payments to the benefit of charterers, travel agents and the travelling public. It is proposed that air carriers will continue to be required to protect advance payments by way of financial guarantees that will be filed in a standard form to be supplied by the Agency. The new agreements have been drafted to ensure optimum protection of advance payments. Permit applications will be filed with the Agency at least fifteen days before flight. Advance payments will be made to the air carriers at least seven days before flight and monies will be immediately protected upon receipt. In case of airline failure or non-performance, financial institution refunds will be deposited into a trust account created by the charterer to ensure that monies are utilized to pay for replacement transportation or to refund proposed users. The Agency expects to implement the new amendments early in 1992.

The Branch continues to be responsible for the monitoring and review of air carriers' liability insurance to ensure adequate passenger and public liability coverage. NTA staff ensure that only air carriers with adequate insurance coverage hold valid Agency licences. NTA staff are in the process of reviewing the *Air Transportation Regulations* relating to liability insurance. The intent of the review is to simplify and streamline compliance submissions and to ensure that air carriers operating air services with Agency licences hold adequate insurance at satisfactory levels at all times. The amendments are expected to be published in Part I of the *Canada Gazette* in 1992.

Selected International Statistics 1991

Number of Licensees and Licences

Licensed Foreign Carriers as of December 31, 1991	973
International Licences Held by Foreign and Domestic Carriers as of December 31, 1991	1,669

Licence Applications (Scheduled Services)

Carried over from 1990	5
Initiated	51
Issued	51

Licence Applications (Non-Scheduled Services)

Carried over from 1990	30
Initiated	163
Issued	162

Decisions and Orders

Decisions	243
Orders	86

Public Notices

Applications	41
Hearings	0

Licence Exemptions **36**

Annual Statistics for Charter Applications for Calendar Year 1991

ABC/ITC Canadian Originating

Applications initiated	833
Permits issued	650
Amendments	540

ITC Canadian Originating

Applications initiated	115
Permits issued	90
Amendments	50

ABC Canadian Originating

Applications initiated	117
Permits issued	90
Amendments	29

Entity Passenger Canadian Originating

Applications initiated	505
Permits issued	504
Amendments	11

Entity Cargo Canadian Originating

Applications initiated	1,341
Permits issued	1,289
Amendments	21

Common Purpose Canadian Originating

Applications initiated	319
Permits issued	420
Amendments	39

Foreign Originating Passenger for All Types of Charter

Notifications	504

Foreign Originating Cargo (Entity Charter Only)

Notifications	1,384

Total of Charter Exemptions (All Types) **686**

Total of Applications Withdrawn (All Types) **71**

Total of Applications Denied (All Types) **36**

Northern Marine Resupply Services

The Branch is also responsible for licensing water transport services for community resupply on the Mackenzie River watershed, including Lake Athabasca, and in the western Arctic.

Number of Northern Marine Licensees as of

December 31, 1991	7

One application for a northern marine licence was received during 1991. This application for service on Lake Athabasca was denied.

Temporary Entry Waivers, Coasting Trade, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*

Part X of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, specifies that the coasting trade is reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trade pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Branch canvasses the industry. The Agency makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations for the use of non-duty paid vessels in Canadian waters, or foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting.

In emergencies under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Energy Supplies Allocation Board consults the Branch. The Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications

Received during 1991	57
Approved	49
Denied	1
Withdrawn	6
Other	1

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity

The Branch is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, or Certificates of Public Convenience and Necessity. For a Certificate of Fitness application, the Agency ensures that the proposed railway will be adequately insured. Where the Agency is satisfied that the applicant will be adequately insured, a Certificate must be issued within 120 days from the date on which the application was made. For Certificates of Public Convenience and Necessity applications, the Branch ensures that proper public notice is given. Once pleadings are closed, the Branch analyses the economic, financial and public interest aspects of the application.

During the year, one application for a certificate of fitness was received but was withdrawn at the end of the year. No applications for certificates of public convenience and necessity were received.

Notices of Agreement to Convey Lines of Railway

The Branch processes notices of agreement to convey lines of railways when such notices are filed in conjunction with corresponding applications for certificates of fitness. It recommends to the Agency whether or not the conveyance would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny a proposed conveyance.

During the year, no associated notices of agreement to convey lines of railway together with application for certificates of fitness were received.

Commodity Pipeline Permits

The Branch is responsible for processing applications to construct and operate commodity pipelines and for submitting recommendations to the Minister, within 120 days of the last publication of notice, on whether permits should be issued with respect to such applications, and on what terms and conditions should be included in the permits in relation to safety and the impact of the pipeline on the environment.

During the year no applications for commodity pipeline permits were received.

Monitoring and Analysis

For each year from 1988 to 1991, the Agency must conduct Annual Reviews on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of transportation for which the Minister of Transport is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate was established to undertake these reviews.

In the Annual Reviews, the Branch must take into account the overall policy objectives of the Agency, and address, on a national and regional basis, the following:

- changes in tariffs of carriers;

- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the Agency under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies; and
- such other matters as the Minister may refer to the Agency.

Annual Reviews

In 1991, the Branch produced the Agency's third Annual Review covering the year 1990. The report was made public and distributed. The Branch also put in place various processes needed to gather all the pertinent information on the events, matters, questions that have marked the transportation industry and the users of its services during the year 1991 and that have to be covered in the Agency's Annual Reviews.

To conduct the 1990 Annual Review, the Branch met with representatives of numerous corporations, associations, industry groups, transportation firms, and federal, provincial and territorial governments. The latest transportation information available from both government and industry was thoroughly studied; results of an extensive survey program conducted by the Branch were used to complement institutional sources of information and to reach a better understanding of the evolution occurring in the various modes.

For the fourth review year, the Branch devoted a lot of attention to the coverage of its survey program. Mailing lists were carefully updated and expanded to improve its sectoral and regional coverage. Questionnaires used for the different surveys were carefully revised to target information on the most recent developments in transportation. The Branch survey program covered shippers, freight forwarders, port terminal operators, shipping conferences, air travellers, travel agents, and northern communities. The Branch also conducted interviews with executives of some 130 motor carriers; these interviews were complemented by consultations with national, provincial and regional trucking associations, and provincial licensing boards.

Field trips to the north were undertaken to consult with northern shippers using marine resupply services in the Athabasca and Mackenzie systems, and with carriers offering these marine services. For northern air services, a sample of carriers, travellers, shippers and community officials were also consulted.

The collaboration received from numerous associations, industry and government officials allowed the Branch to cover and understand thoroughly the most current trends in transportation.

Field Investigations

The Branch is responsible for administering a three-part program designed to encourage voluntary compliance with the *National Transportation Act, 1987*, by transportation companies. The program is delivered through six offices located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse and Vancouver. They are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region.

The program itself consists of three elements. These are:

- The Periodic Carrier Inspection Program (PCIP),
- The Targeted Investigations Program (TIP), and
- Special Field Projects (SFP).

The periodic carrier inspection program is a risk-based inspection system designed to ensure that the operations of all carriers, licensed by the Agency, are periodically reviewed by a Field Investigator. The frequency of inspection is determined by the number of carriers to be inspected, the risk factor attributed to each company and the resources available, both human and financial. The schedule of inspections is established by Headquarters in consultation with the Field Investigators.

PCIP focuses on Canadian-based air carriers, northern marine resupply and pipeline operators. The inspections themselves concentrate on infractions of the *National Transportation Act, 1987* and the *Air Transportation Regulations*. There is special emphasis

on insurance irregularities and the possession of valid Transport Canada Operating Certificates. It is anticipated that this program will be expanded to include enforcement of the accessible transportation regulations once they are proclaimed.

The targeted investigations program focuses on carriers that are suspected of operating illegally. Targeted investigations are usually initiated as a result of information received, or the observations of Field Investigators while conducting periodic inspections. Most targeted investigations deal with either unlicensed carriers operating a publicly available air service, or licensed carriers who are not respecting the terms and conditions of their licences. In either case, the public is being placed at risk since there is a very high probability that the carrier's insurance, if it exists at all, would not be valid in the case of an accident. Such illegal activities also place the licensed carrier, who is operating within the confines of the law, at an economic disadvantage over his illegal competitor.

Where the allegations of wrong-doing are determined to be well-founded, the matter will normally be handed over to the R.C.M.P. for prosecution.

Special field projects include an educational role vis-à-vis the public, and with other law enforcement organizations such as the R.C.M.P., Canada Customs and certain provincial agencies such as Ministries of Natural Resources. Included in this program element are the various non-enforcement tasks that field staff are called upon to perform from time to time, including: assisting with the annual survey, tracing non-operating or apparently non-operating carriers, and delivering legal letters and notices.

The Branch continues to work closely with Transport Canada and the R.C.M.P. on investigations pursuant to Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. A close working relationship also exists with Revenue Canada (Customs and Excise) on matters involving the transborder movement of aircraft. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and the R.C.M.P. have been ratified to ensure coordinated efforts.

The following data covers the period from January 1 to December 31, 1991:

PCIP

Periodic Inspections completed	265
Infractions Identified	141

TIP

Targeted Investigations completed	181
Infractions identified	104

SFP

General Inquiries	1,816
Seminars/Briefings	71

International Air Agreements

In support of bilateral air negotiations, the Branch studies, evaluates and makes recommendations regarding international air services operations; maintains and develops an automated information retrieval system on bilateral air agreements; participates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; arranges for the implementation and administration of air agreements in accordance with the Agency's responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services; and represents, from a regulatory perspective, Canadian interests at international civil aviation meetings.

In 1991, the Branch engaged in a variety of activities related to international air matters. The Branch provided support for the Agency in the discharge of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport agreements and as Canada's transportation economic regulator under the *Air Transportation Regulations*. This entailed assessments of a number of specific commercial arrangements of airlines such as: code-sharing, blocking space, wet leasing, and revenue sharing and capacity. As well, the Branch engaged in various other activities aimed at ensuring the smooth implementation and administration of the agreements, including the exchange of statistics, and matters relating to airline representatives, taxation, customs, sales, and transfer of funds. It also represented the Agency in bilateral consultations with twelve countries, namely: France, Bulgaria, Italy, United States, Singapore, United Kingdom, Spain, Greece, Brazil, Luxembourg, Argentina and Czechoslovakia.

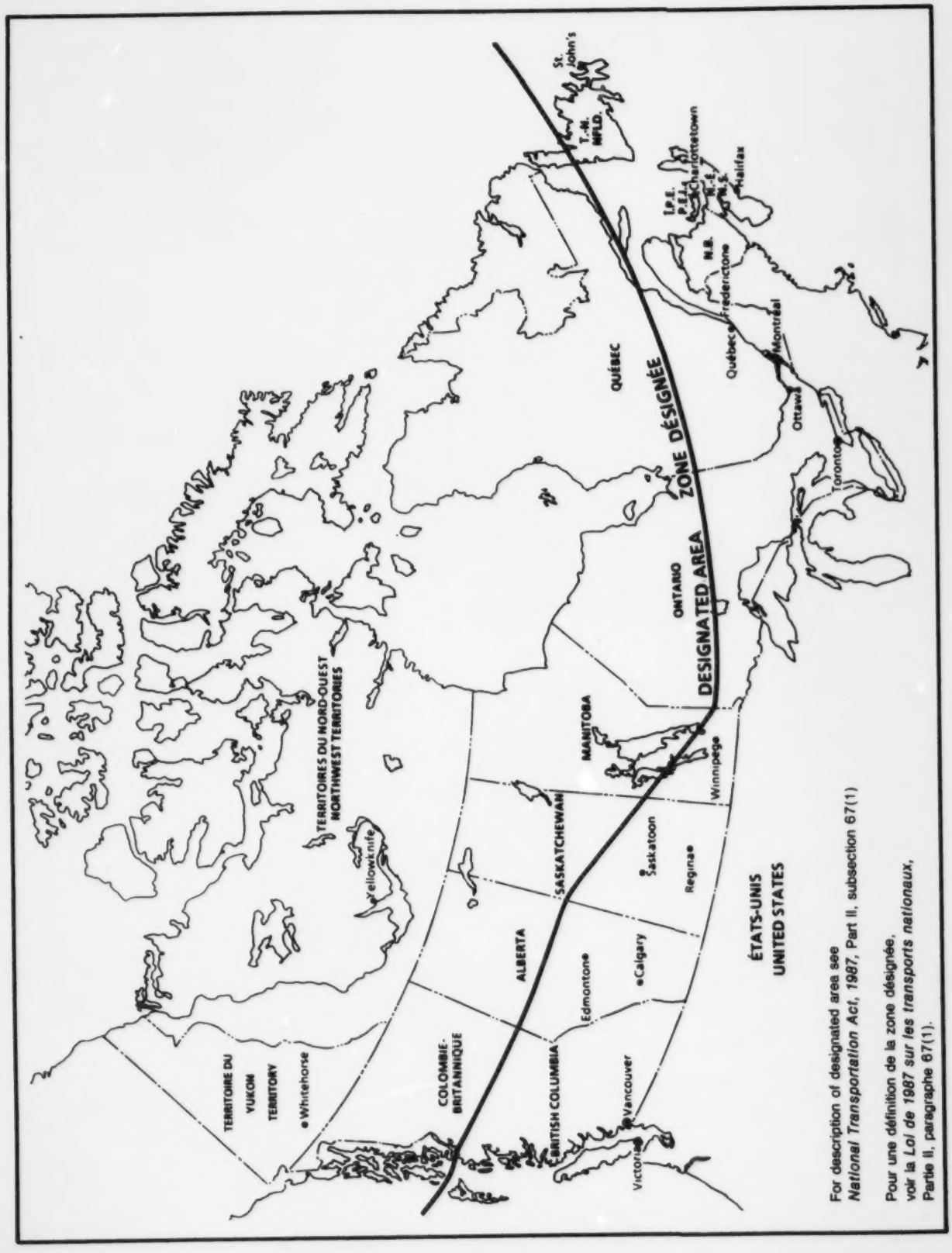
The Branch provided advice to Transport Canada on procedures for processing applications under the All-Cargo Notes. It also provided advice regarding such matters as foreign investment possibilities in Canadian airlines; the impact of GATT multilateral trade in services initiatives; the North American Free Trade Agreement; and protocols and conventions

regarding airline limits of liability. As part of an interdepartmental working group chaired by Transport Canada, the Branch participated in the development of a policy and regulations on computer reservation systems. Advice was also provided, within the Agency, regarding regulatory policy, licensing, and related enforcement matters.

The Branch works closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations and to harmonize the application of charter rules. In 1991, this work included the administration of the 1991 Canada-France charter arrangements, and the classification with German authorities of Canadian regulations dealing with the carriage of cargo or passenger charter flights. Following consultations with aeronautical authorities of the United Kingdom, an agreement was reached to harmonize Canada/United Kingdom charter rules.

The Branch continued to support Canada's participation in international bodies such as the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). In addition, Branch staff participated in the preparation for the meeting of the ICAO statistics panel and organized the work of, and chaired, two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities: the National Facilitation Committee and the Committee for ICAO International Air Law Activities.

MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see *National Transportation Act, 1987*, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée, voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, Partie II, paragraphe 67(1).

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs that relate to statutory rates, the payment of subsidies for rail transportation services, the monitoring of rail costs and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts and financial records to determine the costs for moving western grain, losses incurred in the operation of uneconomic services, charges for services to VIA Rail Canada, and railway investment and expenditure levels for western grain transportation.

Authority to conduct these activities is found in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act*.

During 1991, the Branch developed subsidy determinations of $793.3 million as summarized below.

- $779.2 million in assistance payments lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers.
- $8.4 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- $5.7 million was paid for losses incurred by non-VIA passenger train services.

Other undertakings are described below:

- CN was permitted to abandon 164 (0.8 per cent) of its total route miles in 1991. CP likewise abandoned 247 (1.3 per cent) of its total route miles during the year.
- The 1991/92 annual rate scale for western grain transportation was issued in April, 1991. The 1991 canola rate scale that was issued in December, 1990 took effect on January 1, 1991. The 1992 canola rate scale was issued in December, 1991.
- The Branch completed the first year of a three-year review of the Schedule "A" directives. Standard monthly rates for regularly scheduled maintenance of railway crossings were developed for implementation in 1992. Rates related to the

construction of railway crossings will be examined in 1992.

The Branch consists of four directorates: Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments and Audit Services. In addition to its staff at headquarters, the Audit Services Directorate has three employees working out of the Quebec Regional Office in Montreal.

RAIL RATIONALIZATION

Rail Line Abandonments

The *National Transportation Act, 1987* authorizes the Agency to render decisions on railway applications to abandon railway lines, or any portion thereof. Under the Act, railways may abandon an annual maximum of four per cent of their total route miles. Before reaching a decision, the Agency considers a wide range of factors influencing the line. These include current and future economic potential, shipper requirements for transportation services, railway cost management and the reduction of federal subsidies.

The abandonment of railway lines can be a sensitive issue. The Agency recognizes the valuable role that consultation with interested parties plays in the effective management of this activity.

CN had 573 route miles, or three per cent of its network, before the Agency for abandonment consideration in 1991. Determinations on lines subject to the four per cent rule were made as follows:

- 142 miles (0.7 per cent) were ordered to be abandoned in 1991;
- 138 miles (0.7 per cent) were ordered abandoned but were retained by Order of the Governor in Council;
- 56 miles (0.3 per cent) were ordered to be abandoned in 1992;
- 168 miles (0.9 per cent) were ordered retained or had the abandonment application dismissed; and
- 47 miles (0.3 per cent) were carried forward into 1992 and include one case before the Federal Court of Appeal and two cases to be completed in 1992 in accordance with applicable statutory deadlines.

On CN lines previously protected by Order in Council and not subject to the four per cent rule, determinations were made as follows:

- 22 miles (0.1 per cent) were ordered to be abandoned in 1991.

CP Rail had 285 route miles, or 2.2 per cent of its network, before the Agency for abandonment consideration in 1991. Determinations on lines subject to the four per cent rule were made as follows:

- 167 miles (1.3 per cent) were ordered to be abandoned in 1991; and
- 13 miles (0.1 per cent) were ordered to be abandoned in 1992.

On CP lines previously protected by Order in Council and not subject to the four per cent rule, determinations were made as follows:

- 80 miles (0.6 per cent) were ordered to be abandoned in 1991; and
- 25 miles (0.2 per cent) were carried forward into 1992 to be completed in accordance with applicable statutory deadlines.

Conveyances

In 1991, the Agency approved two conveyance cases which had been initiated in 1990. The first conveyance involved the sale of a portion of the CP Lacombe subdivision and the entire CP Coronation subdivision to the Central Western Railway; the second involved the sale of a portion of the CN Taschereau subdivision and the entire CN Kapuskasing and Pagwa subdivisions to the Ontario Northland Transportation Commission.

During the year, the Agency received two new applications for the conveyance of trackage. CN applied to convey its Exeter and Goderich subdivisions to the Goderich-Exeter Railway Company. The Napierville Junction Railway Company applied to convey its line from Delson, Quebec to the International Border to the Atlantic and North West Railway Company. The Napierville Junction Railway Company and Atlantic and North West Railway Company are both subsidiaries of CP.

The Agency approved the conveyance of CN's Goderich subdivision and will complete the Napierville Junction application in 1992.

Other Matters

The Agency dealt with fifteen new requests for determination of the status of railway lines as branch lines, spurs, sidings, or other types of track. Eleven determinations were made, with the remaining four

requests carried forward to 1992. In addition, four out of seven requests for track determinations carried forward from previous years were completed. The remaining three were carried forward to 1992.

In 1991, the Agency received 35 applications for railway station removals, of which 25 were processed. The remaining 10 will be processed in 1992. Sixty-one applications carried forward from 1990 were also completed in 1991.

Western Grain Rates and Payments

The Agency's annual rate scales set the total rail transportation charges for the movement of grain from individual prairie shipping points to Canadian export ports. For each point, the total rate is divided to establish the rate the railways charge producers, and the rate to be paid through Government of Canada subsidies. The *Western Grain Transportation Act* stipulates how these rate scales are to be calculated, and how the railways are to be compensated.

The Agency issued the annual rate scale for crop year 1991-92 in the spring of 1991. The 1991-92 rate scale was developed by indexing the 1988 base year costs using a composite price index and a tonnage forecast provided by the Grain Transportation Agency. The index reflects the year-to-year increase in all railway costs, including labour, fuel, material and capital costs. Industry participants were given an opportunity to discuss the 1991-92 rate scale consultation report early in 1991.

In 1991, *WGTA* subsidy payments to CN, CP, BC Rail, Central Western Railway and the Southern Rails Cooperative lowered the costs to producers of transporting western grain by $779.2 million for 1991. These payments required the processing of some 470,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation.

In 1991, an extension was issued to the Agency-Transport Canada agreement subsidizing rail movements by the Southern Rails Cooperative. The agreement ending July 31, 1991 was extended one crop year and now ends July 31, 1992.

In 1991, the Agency also issued the shipper share limitation adjustment, which protects shippers in years of low grain prices, and issued an order designating the grain dependent branch lines for the crop year 1991-92.

Agri-Food Policy Review

In June 1991, NTA staff released a paper that responded to a discussion paper on Western Grain Transportation Efficiencies by officials from Agriculture Canada, Transport Canada and the Grain Transportation Agency. The discussion paper was distributed for consultation purposes with industry participants as part of the Agri-Food Policy Review, which falls under Agriculture Canada.

The consultation phase afforded NTA staff the opportunity to point out the difficulties grain shippers would experience if they were to be committed to a long-term rate formula. They also stated that the discussion paper proposals regarding acceleration of the rail line abandonment process would unfairly limit the rights of intervenors to voice their concerns before the Agency.

These and other areas of consideration, including the method of payment of the Crow Benefit, are likely to receive more attention in 1992 through continued consultations under the Agri-Food Policy Review.

Western Grain Investment and Expenditure Monitoring

The *Western Grain Transportation Act* requires the Agency to monitor and audit railway maintenance expenditures on grain dependent branch lines and grain-related investment in railway equipment and plant, to help "ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain". Annual reports on these activities are provided to the Minister of Transport.

For 1991, the objective has been to enhance the coverage of this program and provide more comprehensive and involved reporting on activities. This initiative has resulted in more detailed reporting of railway information, expanded Agency coverage of producer meetings and a more intensive approach to auditing and monitoring activities.

In 1991, the Agency reported to the Minister on the verification of the railways' statements of investment for 1990 and the assessment of general investment plans for 1991 and 1992. The Agency also reported on the 1989 maintenance expenditure on grain dependent branch lines.

In the early eighties, Canada's grain transportation system had deteriorated to a level where service was inadequate. The federal government responded with

the *Western Grain Transportation Act, 1984* and the Branch Line Rehabilitation Program. The WGTA assured the railways of returns on export grain traffic. In return, the carriers undertook responsibility for a massive capital investment program in mainline rail infrastructure.

The Branch's western grain monitoring programs provide the Minister with strategic information on the status of Canada's rail networks. Investment and expenditure levels are audited and assessed, and plans for the future are analysed. The Agency's monitoring reports allow the Minister to take appropriate action to ensure service adequacy.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1991, the Agency made final and advance determinations totalling $8.4 million for subsidy payments for the operation of uneconomic branch lines, and $5.7 million for eligible non-VIA passenger train services.

A final branch line subsidy payment was made to CP Rail in respect of 1988.

Final passenger service payments for 1988 and 1989 were issued to the Quebec North Shore and Labrador Railway. A similar final payment was made to Algoma Central Railway in respect of its 1987 activities.

Charges to VIA Rail Canada

The Agency reports to the Minister of Transport by providing determinations of charges made by CN and CP for services rendered to VIA Rail. These charges are calculated according to the *Railway Costing Regulations* and are made pursuant to operating contracts between VIA and the railways.

CP and VIA have negotiated specific contracts for all services rendered after January 14, 1990. These contracts have been concluded outside the operating agreement and, therefore, will not require Agency verification. The Agency intends to report to the Minister of Transport on its determinations of CP charges for 1989 and for the first 14 days of 1990 in the upcoming year. No submissions for further charges are expected from CP.

Submission by CN of its charges to VIA under the operating agreement are expected to continue. During 1992, analysis and reporting on CN charges for 1989 and 1990 will be performed.

TABLE 1

PAYMENTS, 1991
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company $	Canadian Pacific Limited $	BC Rail Limited $	Central Western Railway $	Southern Rails Cooperative Limited $	Total $
December 1990	28,067,237.80	28,439,580.21	145,657.14	132,751.29	34,000.04	56,819,226.48
January 1991	26,544,076.45	25,517,851.95	238,508.51	158,344.01	25,047.22	52,483,828.14
February	28,465,624.09	28,643,739.57	176,089.50	140,950.21	25,607.16	57,452,010.53
March	30,254,133.77	22,266,951.75	161,808.62	108,818.39	21,117.73	52,812,830.26
April	45,652,125.73	32,681,348.56	221,832.15	227,486.35	50,252.87	78,833,045.66
May	43,604,569.87	38,148,536.53	204,107.80	211,211.87	46,267.74	82,214,693.81
June	35,903,908.89	35,945,472.59	286,459.57	290,647.63	35,718.43	72,462,207.11
July	44,031,142.52	44,041,978.64	228,978.15	238,829.75	40,438.99	88,581,368.05
August	31,573,404.33	26,390,937.46	142,788.82	177,373.11	32,704.88	58,317,208.60
September	21,610,808.44	19,347,649.85	105,941.87	114,773.71	5,466.82	41,184,640.69
October	29,447,432.01	29,725,547.59	274,136.29	108,993.77	31,282.95	59,587,392.61
November	37,816,905.17	40,112,509.29	330,221.07	187,029.68	43,404.94	78,490,070.15
Total	**402,971,369.07**	**371,262,103.99**	**2,516,529.49**	**2,097,209.77**	**391,309.77**	**779,238,522.09**

Payments for Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited in respect of December 1990 were paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1991 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

January 1991 includes Central Western Railway final instalment payment in respect of the 1989/90 crop year ending July 31, 1990.

July 1991 includes Canadian National Railway Company, Canadian Pacific Limited and BC Rail Limited final instalment payments in respect of the 1990/91 crop year ending July 31, 1991.

TABLE 2

PAYMENTS IN RESPECT OF 1990, PAID TO DECEMBER 31, 1991
RAILWAY ACT* AND *NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1987

Payment Type	Total $
Railway Act	
Section 270[1]	
(Passenger Train Services)	5,248,714
National Transportation Act, 1987	
Section 178[2]	
(Branch Lines)	14,266,777
TOTAL	**19,515,491**

[1] Amounts paid during 1991 in respect of years prior to 1990:
1987 - $(172,019)
1988 - $879,442
1989 - $900,518

[2] Amounts paid during 1991 in respect of years prior to 1990:
1988 - $1,013,307

TABLE 3

ORDERS AND DECISIONS, 1991
BRANCH LINE ABANDONMENT

Railway/ Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Nova Scotia				
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	251-R-1991 91/05/16	Ordered abandoned June 15, 1991.
New Brunswick				
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55.6-56.1	0.5	1991-R-9 91/01/09	Ordered abandoned February 8, 1991. Abandonment stayed.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0.0-20.4 104.6-105.8	21.6	1991-R-10 91/01/09	Ordered abandoned February 8, 1991. Abandonment stayed.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0.0-51.5	51.5	1991-R-11 91/01/09	Ordered abandoned February 8, 1991. Abandonment stayed.
CP Shogomoc/Gibson	Newburg-Upper Kent 54.2-88.5 Newburg-Southampton Jct. 0.0-22.0	56.3	1991-R-288 91/06/03	Mile 75.96 to Mile 88.5 ordered abandoned July 3, 1991. Mile 54.2 to Mile 75.96 & Mile 0.0 to Mile 22.0 ordered abandoned December 31, 1991. Abandonment stayed.
Québec				
CP Beebe	Beebe Junction-Border 32.9-34.99	2.09	1991-R-570 91/12/11	Ordered abandoned January 10, 1992.
CN Chandler	Ste.Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	1991-R-60 91/02/05	Ordered abandoned February 5, 1992. Order rescinded by Governor-in-Council.

Railway/ Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Granby	Clough-Marieville 15.57-38.70	23.13	1991-R-375 91/07/18	Ordered continued.
CN Montmagny[1]	Harlaka-St. Romuald 111.35-119.12	7.77	1991-R-170 91/04/03	Ordered abandoned April 3, 1992.
CP St. Gabriel	Joliette-St-Félix-de Valois 7.1-17.8	10.7	1991-R-33 91/01/25	Ordered abandoned December 25, 1991.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	62-R-1991 91/02/07	Application dismissed.
CP Waltham	Wamo-Wyman 1.0-34.0 Inc. Hilton Mines Spur	37.7	1991-R-104 91/02/27	Ordered abandoned March 29, 1991.
Ontario				
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	1991-R-239 91/05/16	Ordered abandoned June 15, 1991.
CN Newton[3]	Stratford-Palmerston 1.17-36.62 Incl. 1.41 miles of the Kincardine Subdivision	36.86	1991-R-58 91/02/04	Ordered continued.
CN Owen Sound[3]	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	1991-R-58 91/02/04	Ordered continued.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	1991-R-59 91/02/05	Ordered abandoned February 5, 1992.
CN Taschereau	LaSarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	1991-R-492 91/09/19	Ordered abandoned October 17, 1991. Order rescinded by Governor-in-Council.
CN Uxbridge[2]	Lindsay-Stouffville 0.00-38.80 Incl. Campbellford Spur 85.18-86.28 Incl. Haliburton Spur 0.00-0.53 Incl. Lindsay River Branch 0.00-3.20 Incl. Lindsay Industrial Spur 0.00-2.50	46.21	1991-R-35 91/01/25	Ordered abandoned April 1, 1991.

Railway/ Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Manitoba				
CP Winnipeg Beach	Gimli-Riverton 58.0-82.6	24.6	1991-R-290 91/06/03	Ordered abandoned July 3, 1991.
Saskatchewan				
CP Kerrobert	Outlook-Conquest 0.4-8.6	8.2	1991-R-197 91/04/18	Ordered abandoned May 18, 1991.
CP White Fox	Meath Park-Sharpe 63.6-73.4	9.8	1991-R-298 91/06/05	Ordered abandoned July 5, 1991.
Alberta				
CN Demay	Roundhill-Ryley 12.00-24.90	12.90	1991-R-448 91/08/26	Ordered abandoned September 25, 1991.
CN Lac La Biche	Banko Jct.-Bon Accord 0.00-9.50	9.50	1991-R-167 91/04/02	Ordered abandoned May 2, 1991.
CP Langdon/ Strathmore	Landgon-Irricana 0.00-25.7 Landgdon-Shepard 33.6-45.1	37.2	1991-R-503 91/10/07	Ordered abandoned November 6, 1991.

(1) Letter-decision dated October 4, 1991 varied Order 1991-R-170 to exclude miles 119.12-120.30

(2) Order varied original abandonment date of December 31, 1990

(3) One application

TABLE 4

BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1991

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
New Brunswick			
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55.6-56.1	0.5	Abandonment stayed.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0.0-20.4 104.6-105.8	21.6	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0.0-51.5	51.5	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg	2.7	Abandonment stayed.
CP Shogomoc/ Gibson	Newburg-Upper Kent 54.2-88.5 Newburg-Southampton Jct. 0.0-22.0	56.3	Abandonment stayed.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Abandonment stayed.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Abandonment stayed.
Québec			
CP Beebe	Beebe Jct.-Border 32.90-34.99	2.09	Ordered abandoned January 10, 1992.
CN Chandler	Ste.Adélaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Ordered abandoned February 5, 1992. Order rescinded by Governor-in-Council.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Ordered continued.
CN Granby	Clough-Marieville 15.57-38.70	23.13	Ordered continued.
CN Montmagny	Harlaka-St. Romuald 111.35-119.12	7.77	Ordered abandoned April 3, 1992.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
CN Sorel[1]	Tracy-Sorel 45.50-47.16 Nicolet-St. Grégoire 77.00-83.82	8.69	Notice of Reconsideration issued April 3, 1991.
Ontario			
CN Burford Spur	Brantford-North Burford 3.35-11.00	7.76	Ordered continued.
CSXT No. 1	Rodney-West Lorne 100.9-102.8	1.9	Application received October 25, 1991.
CN Marmora	Picton-Trenton 0.05-30.15 Incl. Bethlehem Spur 0.00-2.00 Incl. Lake Ontario Cement Lead 0.00-1.34	35.67	Ordered dismissed. Under appeal.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1.09-31.40 Incl. Penetang Spur 0.00-2.00 Incl. Pretty River Spur 0.00-0.92	33.23	Ordered continued.
CN Midland	Uhthoff-Midland 52.00-75.21 Incl. Midland Industrial Spur 75.21-76.13 Incl. Coldwater Spur 0.00-0.71	24.84	Application received March 15, 1991.
CN Newton[2]	Stratford-Palmerston 1.17-36.62 Incl. 1.41 miles of the Kincardine Subdivision	36.86	Ordered continued.
CN Owen Sound[2]	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Ordered continued.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0.00-27.20	27.20	Ordered abandoned December 31, 1991. Abandonment extended until July 31,1992.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	Ordered abandoned February 5, 1992.
CN Uxbridge	Mile 38.88-Stouffville	1.43	Ordered continued.

Railway/ Subdivision	Between Points	Track Miles	Status
Manitoba			
CN Oak Point	Steep Rock-Gypsumville 131.00-156.7	25.70	Notice of Intent received October 17,1991.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered after year 2000.
CP Shamrock	Tyson-McMahon 70.3-95.2	24.9	Ordered abandoned January 16,1992.
Alberta			
CN Sheerness	Batter Jct-Sheerness 0.00-13.00	13.00	Application received October 2, 1991.
British Columbia			
CP Boundary	Grand Forks Incl. Carson Spur 0.0-2.0	1.25 2.00	Ordered continued.
Northwest Territories			
CN Pine Point	Pine Point Jct-Pine Point Mines 0.00-54.30	54.30	Notice of Intent received October 7, 1991.

(1) CN requested modification of application to exclude mile 83.82 to mile 83.99 and Becancour Spur.

(2) One application

LEGAL SERVICES

The Branch provides legal advice to the Chairman, Members, and NTA staff.

Legal Services is involved in all cases before the Agency and, in 1991, the Branch actively participated in public hearings in Canada.

The legal work of the NTA is varied. Staff counsel provide advice in the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend action and advice on the legal aspects of Agency decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. They represent the Agency at public hearings and ensure that hearings are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in cases of appeals to its decisions with respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, and participate in special projects.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES PENDING IN 1991

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission and Canadian National Railway Co.

Federal Court of Appeal
File: A-263-85

The appellant CP submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act, 1967*. It further claims that the Committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montreal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

CN, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985, and on March 11, CP filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that the *Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978*, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montreal East by virtue of section 93 of the *Railway Act*, which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in the Court.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission, Canadian Pacific Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-551-86

In this case, CN, by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985, and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the Committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montreal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act*, and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act, 1967* was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the *Railway Act*, relating to the movement of grain and flour to eastern Canada, and section 23 of the *NTA, 1967*, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the *Railway Act*, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the *Railway Act* do not apply to special interswitching charges but to freight rates, which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montreal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- *Freight Traffic Interswitching Regulations*; and

- a decision of the Review Committee dated September 17, 1985.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
File: A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee dated June 3, 1987, which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion.

This case is still pending.

Canadian National Railway Co. and Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
Files: A-833-88(CP)
A-874-88(CN)

CN and CP are appealing Railway Transport Committee Decision No. WDR 1987-09 and Order No. WDR 1987-190 dated August 10, 1987, which conditionally approved an application for railway relocation in Regina - Phase I.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. Canadian Transport Commission

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission

Federal Court of Appeal
Files: A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN and CP filed their notices of appeal in the Federal Court on September 28, 1987, and September 29, 1987, respectively. The appeal is from a judgment of the Trial Division dismissing the railways' motion for prohibition re: Regina Rail Relocation - Phase II.

Both CN and CP have advised the Court that they do not wish to proceed with the appeals at the present time. This is because the merits of the arguments they wish to raise are already before the Court in an application for leave to appeal from Decision WDR 1987-09 dated August 10, 1987 (the Phase I decision). This case is therefore being held in abeyance.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal
File: A-867-88

On July 28, 1988, the Court granted CP leave to appeal Agency Decision No. 135-R-1988 dated June 1, 1988, which found that the refusal by CP to route traffic in the manner requested by Cargill Ltd. was a breach of CP's common carrier obligations.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal
File: A-1229-88

CN appealed Railway Transport Committee Order No. R-41370 dated December 7, 1987, relating to the apportionment of costs for the reconstruction and maintenance of the overhead bridge in the Town of Mount Royal.

CN's motion for leave to appeal was granted by the Court on December 9, 1988 only on the following question of law:

"Did the Committee err in its apportionment of the costs of the work either by taking into account irrelevant consideration, or by failing to take into account relevant consideration?"

The case is pending.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency,

Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited

Federal Court of Appeal
File: A-81-89

The Agency decided on October 7, 1988, that Item 2135 of CP Tariff 6200, containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP rail tracks in British Columbia, did not constitute charges for the actual movement of the grain and were therefore outside the *Western Grain Transportation Act* and lawful. However, this decision only applied to

CP-owned equipment and not for products destined offshore.

CP was granted leave to appeal on February 20, 1989. Since that time, cross-appeals have been filed by Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. and Canada Malting Co. Limited. On January 17, 1991, Columbia Containers discontinued their cross-appeal.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-221-89

On April 14, 1989, CN was granted leave to appeal Agency Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988, concerning the rescission of certain Railway Transport Committee orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's appeal is based on the following issues of law and jurisdiction:

- the Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *National Transportation Act, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.

- alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services was subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1) of the *NTA, 1987*.

- the application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

The case is pending.

McCain Foods Ltd. v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
Files: A-101-90 - Shogomoc Subdivision - NTA No. 1989-R-90
A-102-90 Tobique Subdivision - NTA No. 1989-R-91

On January 15, 1990, McCain Foods Ltd. was granted leave to appeal Agency Orders Nos. 1989-R-90 and 1989-R-91 both dated May 12, 1989, which granted abandonment of the Shogomoc and Tobique Subdivisions.

As grounds for appeal in both files, McCain Foods Ltd. alleged that the Agency erred in law

- in failing to comply with subsection 165(1) of the *National Transportation Act, 1987* by not issuing the above-noted Order within six months of the application for abandonment;

- in failing to give proper force and effect to a long-term lease between CP and the New Brunswick Railway Co. to operate the branch lines, which lease arises out of a specific statutory obligation to operate the trackage; and

- that the Agency lost or exceeded any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

The case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and CSP Foods Ltd.

Federal Court of Appeal
File: A-193-90

On March 7, 1990, CP was granted leave to appeal Agency Decision No. 596-R-1989 dated November 24, 1989, which ordered CP to issue a tariff as requested in an application by CSP Foods Ltd.

CSP Foods Ltd.'s application to the Agency requested that the Agency order CP to publish rates for the movement of canola oil and meal from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba for furtherance to destinations in the United States.

The applicant's grounds for appeal are that the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the *National Transportation Act, 1987* requires the applicant to issue a tariff in respect

of the transportation of traffic that is to move over a continuous route, portions of which are operated by two or more railway companies (through traffic), as contemplated by sections 129 to 133 of the *NTA, 1987*.

The case has yet to be heard.

Ville de Montréal v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-318-90

This is an appeal by the City of Montreal against Agency Decision dated November 16, 1989, regarding the overhead pass at CP's St-Luc freight station.

As grounds for appeal, the City of Montreal alleged that, in rendering the decision, the Agency erred in law in that it denied the applicant's right to properly intervene in the case contrary to the principles of natural justice.

The appeal was heard on November 19, 1991 in Montreal. Judgment was deferred.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-715-90

On August 24, 1990, CN was granted leave to appeal Agency Decision No. 45-R-1990, which dismissed CN's application for authority to abandon the operation of the Chapais Subdivision.

As grounds for appeal, CN submitted that, in rendering its decision, the Agency erred in law and exceeded its jurisdiction particularly regarding the Agency's determination of "actual losses" of the railway line to be abandoned, and its interpretation of "reasonable probability of the line becoming economic in the foreseeable future".

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-1032-90

On November 1, 1990, CN was granted leave to appeal Agency Decision dated May 15, 1990, regarding the conveyance of a portion of the CN Massena Subdivision by CN to the Consolidated Rail Corporation.

As grounds for appeal, CN alleged that the Agency "erred on a question of law and jurisdiction in rendering a decision whereby CN must give notice pursuant to subsection 158(2) of the *National Transportation Act*, 1987 in connection with the above-mentioned sale even though the said transaction was previously approved by the Governor in Council pursuant to subsection 213(2) of the *Canadian National Railways Act*".

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-946-90 (see Federal Court of Appeal file No. A-419-91)

On October 24, 1990, CN was granted leave to appeal two Agency interlocutory decisions, dated May 23, 1990, which denied CN's application for adjournment of the Marmora abandonment case and required production of documents by CN to one of the intervenors, Ontario Lake Cement Limited.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-419-91

On April 15, 1991, CN was granted leave to appeal Agency Decision No. 506-R-1990 and Order No. 1990-R-579, both dated October 17, 1990, regarding CN's application for abandonment of the Marmora Subdivision.

As grounds for appeal, CN alleged that the Agency erred on a question of law and jurisdiction in breaching the rules of natural justice by creating a reasonable apprehension of bias.

The case is pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-430-91

On April 12, 1991, CN was granted leave to appeal Agency Order No. 1990-R-658 dated November 14, 1990, regarding a motion by CN to quash the proceedings before the Agency in respect of an

application made pursuant to section 12 of the *Railway Act* by M.O.Q. Rail Inc. to amend the certificate of fitness issued to M.O.Q. Rail Inc. by the Agency on January 24, 1990.

As grounds for appeal, CN alleges that the Agency erred in law or jurisdiction in refusing to consider sections 10.1, 12 and 94 of the *Railway Act* and in stating that there are arguments of law or jurisdiction that should be more properly addressed by the Federal Court when its jurisdiction results from the application or interpretation of these sections. CN further argues that the Agency erred in law or jurisdiction in refusing to address the issue raised in the motion to quash, thus depriving the applicant of a forum to address the jurisdictional issues.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. James S. Handyside, National Transportation Agency and Parrish & Heimbecker Limited

Federal Court of Appeal
File: A-540-91

This is an application pursuant to section 28 of the *Federal Court Act* to review and set aside a decision made on July 9, 1990, by James S. Handyside, appointed as arbitrator by the National Transportation Agency pursuant to subsection 49(1) of the *National Transportation Act, 1987* in connection with a rail rate dispute between CN and Parrish & Heimbecker Limited.

CN brings the appeal on the grounds that the matter involves, for the first time since the passing of the *National Transportation Act, 1987*, questions of law and jurisdiction associated with the interpretation of sections 49 to 57 thereof implementing a final offer arbitration process in respect of rail rate disputes between carriers and shippers.

The case is pending.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 90-A-3243

On December 18, 1990, CN brought an application for leave to appeal Agency Order No. 1990-R-673 dated November 27, 1990, which approved an application by Port Stanley Terminal Rail Inc. to build a connection to the CN system at St. Thomas in the Province of Ontario.

CN's grounds for appeal are that the Agency erred on questions of law and jurisdiction by:

- ordering the connection to be built over CN property that is not CN right-of-way land, and
- issuing an order that is not executory.

The case has yet to be heard.

J. Normand Wong v. Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the National Transportation Agency

Federal Court - Trial Division
File: T-3255-90

On December 4, 1990, the Plaintiff filed a Statement of Claim in the Federal Court - Trial Division for monetary compensation arising out of an alleged breach of contract for services entered into by the Plaintiff with the Agency on May 17, 1990.

The case has yet to be heard.

The Corporation of the City of Oshawa v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-713-91

On May 30, 1991, the appellant was granted leave to appeal Agency Order No. 1990-R-684 dated November 29, 1990, regarding an application by the Corporation of the City of Oshawa for authority to enlarge the bridge of Canadian Pacific Limited over Oshawa Creek in the City of Oshawa, in the Province of Ontario.

The appellant seeks an order quashing the above order and requiring the Agency to hold a hearing with respect to the appellant's 1984 application, under the law, with full procedural fairness to all parties.

The case has yet to be heard.

McCain Foods Limited v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
Files: A-478-91 - Shogomoc Subdivision - NTA No. 1991-R-10
A-479-91 - Shogomoc Subdivision - NTA No. 1991-R-11

The appellant, on April 29, 1991, was granted leave to appeal Agency Order Nos. 1991-R-10 and No.

1991-R-11 both dated January 9, 1991, which authorized CP to abandon the operation of segments of the Shogomoc Subdivision in the Province of New Brunswick.

The appeals are based on the grounds that the Agency erred as a matter of law or jurisdiction in purporting to issue the above-mentioned orders dated January 9, 1991 in that:

- the Agency failed to comply with a condition precedent to the exercise of its jurisdiction by not issuing Order No. 1991-R-11 within six months after the application for abandonment was received by the Agency in compliance with section 165(1) of the *National Transportation Act, 1987*; and in the alternative,

- the Agency failed to give proper force and effect to a long-term lease between the Respondent, Canadian Pacific Limited, and the New Brunswick Railway Company to operate the branch line, which lease arises out of a specific statutory obligation to operate this trackage.

The appeals have yet to be heard.

Transport 2000 Quebec and Yvan-M. Roy v. Canadian National Railway Co. and the National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 91-A-1483

On May 3, 1991, Transport 2000 Quebec and Yvan-M. Roy applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency decision dated April 3, 1991, which ordered CN to abandon the operation of the segment of the Montmagny Subdivision from Harlaka to Saint-Romuald, in the Province of Quebec.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Ville de Laval v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
File: 91-A-1853

On May 23, 1991, the applicant applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Decision dated May 3, 1991, on the grounds that the Agency refused to exercise its jurisdiction in denying an application by the Ville de Laval for an anti-whistling order.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Ogilvie Mills Limited and Unimim Canada Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: A-1106-91

On October 23, 1991, Ogilvie Mills Limited and Unimin Canada Limited were granted leave to appeal and a stay of Agency letter decision issued on May 7, 1991, denying a Notice of Motion by Ogilvie Mills Limited and Unimin Canada Limited to compel production of certain documents by CN related to the proposed abandonment of CN's Midland Subdivision.

The grounds of the appeal are that:

- the Agency committed an error of law on the face of the record and/or committed a patently unreasonable error in treating CN's claim of confidentiality as a proper one, when the record shows that CN never complied with subsection 11(2) of the *National Transportation Agency General Rules*, which specifically provides that: "Any claim of confidentiality ... shall be accompanied by the reasons for the claim...", and should therefore, pursuant to subsection 11(1) of the *General Rules*, have placed on its public record the documents CN had filed with it;

- and -

- alternatively, if CN's claim for confidentiality was sufficient to allow the Agency to consider subsection 11(6) of the *General Rules*, the Agency committed an error in law by its mistaken interpretation of the word "relevance" as said word appears in paragraph 11(6)(a) of the *General Rules*. This done and as a consequence of this error, the Agency erred further in concluding that Ogilvie Mills-Unimin Canada had failed in their pleadings to establish the relevance of the documents of which they were seeking production from CN and that, therefore, they should be denied production.

The case has yet to be heard.

McCain Foods Limited v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal
File: 91-A-2223

McCain Foods Limited applied to the Federal Court of Appeal on June 26, 1991, for leave to appeal Agency Order No. 1991-R-288 dated June 3, 1991, which authorized CP to abandon the operation of a segment of the Shogomoc Subdivision and a segment of the Gibson Subdivision, in the Province of New Brunwick.

On July 15, 1991, McCain Foods Limited also applied to the Federal Court of Appeal for an Order staying Agency Order No. 1991-R-288 pending the disposition of the application for leave to appeal. This application was granted by the Court on July 16, 1991.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 91-A-2287

On June 19, 1991, the applicant applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Decision No. 266-R-1991 regarding a complaint made by Atlantic Container Express Inc. dated July 6, 1989, that Canadian National Railway Company is charging rates to Newfoundland destinations not consistent with the Terms of Union.

The application for leave to appeal is brought on the grounds that the National Transportation Agency erred in law in finding that:

- the inclusion of confidential contract rates for the development of Terms of Union rates is restricted to confidential contracts with similar terms and conditions;
- the Maritime rates upon which Terms of Union rates are developed must be determined based on the equipment actually used to transport to and from Newfoundland;
- the Maritime rates upon which Terms of Union rates are developed shall be no lower than prevailing published intermodal rates in the Maritimes;
- Terms of Union rates must not be developed on a "paper rate"; and
- for purposes of determining compensatory rates for North Sydney to Port aux Basques traffic, the water portion of the route should be costed using actual costs incurred by Canadian National Railway Company.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Jarchow et al. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada as represented by the Attorney General of Canada and the Minister of Transport, the National Transportation Agency and the Canadian Transport Commission

Federal Court - Trial Division
Files: T-2095-91
T-2096-91

On August 13, 1991, Ralf R. Jarchow and his wife, Valerie Jarchow, each filed separate Statements of Claim in the Federal Court - Trial Division for damages as a result of a collision between a motor vehicle owned and operated by Ralf R. Jarchow and a Canadian Pacific Limited locomotive in the Town of Caledon, in the Regional Municipality of Peel.

The Agency, the Canadian Transport Commission, and Transport Canada have been joined as co-defendants in respect of alleged regulatory negligence said to have contributed to the above-mentioned collision. The allegations include improper regulatory attention to the need for signal crossing protection and sight line protection.

The case has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company Limited

Federal Court of Appeal
File: 91-A-2961

On July 19, 1991, CN applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Taxation Order No. 1991-R-331 dated June 20, 1991.

The grounds for the application are that the Agency erred in law:

- by denying the Applicant its right to an oral hearing on the taxation of costs;
- by awarding counsel fees on a solicitor-and-client scale rather than on a party-and-party scale;

- by awarding counsel fees and expert witness fees for time spent in travel;

- by awarding expert witness fees in respect of days the expert witness attended the hearing but did not testify;

- by awarding expert witness fees for preparation time grossly in excess of what was reasonably necessary; and

- by awarding fees and disbursements to Bowater Mersey Paper Company Limited executives who testified at the hearing.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and The Corporation of the City of Chatham

Federal Court of Appeal
File: 91-A-5181

On November 25, 1991, CN applied to the Federal Court of Appeal for leave to appeal Agency Decision No. 549-R-1991 and Order No. 1991-R-532, both dated October 25, 1991 which approved an application by the Corporation of the City of Chatham for authority to construct a grade separation in the form of a subway to carry a highway across and under certain railway tracks.

The grounds for the motion are that the Agency erred on questions of law and jurisdiction:

- by ignoring a relevant consideration, namely, the agreement as to cost apportionment between CN and the City of Chatham signed on June 27, 1984, and

- by refusing to interpret the CN-City Agreement, such that the Agency misinterpreted and declined its jurisdiction.

The application for leave to appeal has yet to be decided.

PETITIONS TO THE GOVERNOR IN COUNCIL

PETITIONS DECIDED IN 1991

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company Limited

On June 19, 1991, CN filed a petition to the Governor in Council to rescind the award of costs made in Agency Decision No. 172-R-1990 dated March 29, 1990 (replaced by Decision No. 251-R-1991 dated May 16, 1991).

CN submitted that the awarding of intervenor's costs against a successful party in a situation of an abandonment of service is improper because:

- the Parliamentary intent of the abandonment provisions of the *National Transportation Act, 1987* is frustrated;
- the Agency is forcing the industry to pay for its costs contrary to the general policy of the legislation;
- a hardship results because the costs cannot be passed on to customers as in the precedent-setting rate cases; and
- the award is contrary to the law of costs.

By Order P.C. 1991-1693 dated September 5, 1991, the Governor in Council rescinded the award of costs contained in Decision No. 251-R-1991.

PETITIONS PENDING

Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency

On December 21, 1990, CN filed a petition to the Governor in Council to rescind the award of costs made in Agency Decision No. 1990-R-616 dated October 23, 1990.

CN's grounds for this petition are the same as those listed in the above petition re: Canadian National Railway Co. v. National Transportation Agency and Bowater Mersey Paper Company Limited.

The petition is in the process of being presented to the Governor in Council.

McCain Foods Limited v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

On June 24, 1991, McCain Foods Limited filed a petition to the Governor in Council to vary or rescind Agency Order No. 1991-R-288 dated June 3, 1991, which ordered the abandonment of rail lines operated in the Province of New Brunswick by CP being designated as portions of the Shogomoc Subdivision and the Gibson Subdivision.

McCain Foods Ltd. submits that because of the contractual obligation contained in CP's lease with the New Brunswick Railway Company, the Agency should not or could not order the abandonment of the rail lines by CP. McCain submits that as the lease was ratified and confirmed by a statute of the Parliament of Canada, as well as an act of the Legislature of the Province of New Brunswick, the responsibilities of CP, as lessee, are in the nature of a statutory obligation or liability that can only be abrogated by an act of the Parliament of Canada or the Legislature of the Province of New Brunswick.

The case is pending.

CORPORATE MANAGEMENT AND HUMAN RESOURCES BRANCH

The Branch provides a complete range of management services to support NTA operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides human resources, comprehensive financial and administrative services in support of NTA programs, in compliance with government policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency.

In addition, it provides advice, assistance and services to NTA line management.

As part of the NTA's ongoing effort to continuously improve its performance and services, the Branch was requested to coordinate the NTA Work Simplification Program. The objectives of the program are to streamline and speed up operational/administrative activities and processes across the NTA; and to modify, eliminate or rationalize procedures and practices which may be redundant, time-consuming and costly. The aim of the program is to permit employees of the NTA to function more efficiently in an environment of increasing responsibilities and limited resources.

The Branch consists of five directorates: Finance and Planning, Informatics Services, Communications Services, Internal Audit, and Human Resources and Administrative Services.

The **Finance and Planning Directorate** develops and implements the NTA's strategic planning and resource management processes, develops and implements financial administration policies, programs and systems.

The **Informatics Services Directorate** develops and implements policies and plans governing electronic data processing (EDP)-based information management at the NTA; develops EDP systems in response to the operational and administrative needs of the NTA; and provides advice, guidance and

training on the application of EDP technology within the NTA.

The **Communications Services Directorate** provides information to the public and the news media on Agency decisions and orders, as well as on its responsibilities. It also provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA, including communications planning and advice, media monitoring, and editorial services. In addition, the Directorate has responsibilities with respect to records management and mail and library services.

The **Internal Audit Directorate** is responsible for a comprehensive internal audit program. The program is aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the Agency's legislative mandate and central agency directives.

The **Human Resources and Administrative Services Directorate** provides a complete range of human resources services to support NTA operations. It also provides services and implements systems for materiel management, accommodation, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions.

Offices of the National Transportation Agency of Canada

Headquarters

Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Tel: (819) 997-6567
Fax: (819) 997-6727

Regional Offices

Suite 1310,
800 Burrard Street
Vancouver,
British Columbia V6Z 2G7
Tel: (604) 666-2050
Fax: (604) 666-1982

Suite 304, Mezzanine Level
Air Terminal Building
Whitehorse Airport
Whitehorse, Yukon Y1A 3E4
Tel: (403) 668-4564
Fax: (403) 668-7954

Third Floor
350 Third Avenue North
Saskatoon, Saskatchewan S7K 6G7
Tel: (306) 975-5201
Fax: (306) 975-5206

28 North Cumberland Street
Thunder Bay, Ontario P7A 4K9
Tel: (807) 345-0025
Fax: (807) 345-8045

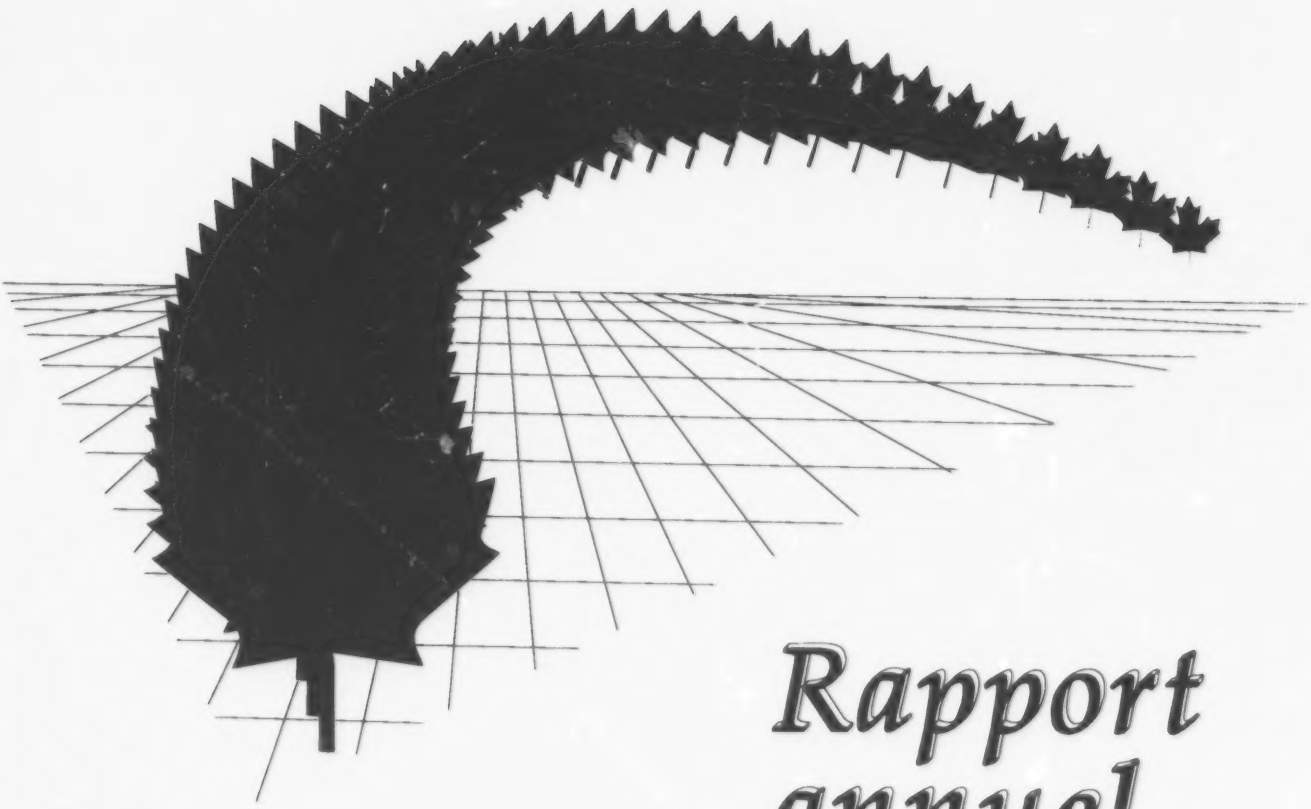
Government of Canada Building
200 Town Center Court, Suite 218
Scarborough, Ontario
M1P 4X8
Tel: (416) 973-4595
Fax: (416) 973-6790

Suite 605
606 Cathcart Street
Montreal, Quebec H3B 1K9
Tel: (514) 283-7620
Fax: (514) 283-9702

Assumption Place
770 main Street
Moncton, New Brunswick E1C 9L5
Tel: (506) 851-7444
Fax: (506) 851-7105

Office national des transports du Canada

National Transportation Agency of Canada



Rapport annuel

1991

Canada

Rapport annuel de l'Office national des transports du Canada 1991

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
N° de catalogue TW1-1/1991
ISBN 0-662-58822-3

Imprimé au Canada

Président
Office national des transports
du Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Jean Corbeil, c.p., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le quatrième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1991.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRÉSIDENT

L'honorable Erik Nielsen

VICE-PRÉSIDENT

Micheline Beaudry

MEMBRES

Craig S. Dickson	Nicolle Forget	George Minaker*	James D. Mutch
Edmund J. O'Brien	Keith Penner	Kenneth Ritter	Edward Weinberg

HAUTE DIRECTION

L'honorable Erik Nielsen,
Premier dirigeant

Keith Thompson,
Directeur exécutif

Suzanne Clément,
Secrétaire et directrice générale des activités régionales

Gavin Currie,
Directeur général,
Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché

Seymour Isenberg,
Directeur général par intérim,
Direction générale du règlement des différends

Mike Parry,
Directeur général,
Direction générale des subventions au transport

André Poulin,
Directeur général,
Direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines

Marie-Paule Scott,
Avocat général,
Direction générale des services juridiques

Doug Rimmer,
Président,
Groupe de travail sur l'examen exhaustif

* membre temporaire

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 13

SECRÉTARIAT ET ACTIVITÉS RÉGIONALES ... 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS 23

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ 31

SUBVENTIONS AU TRANSPORT 41

SERVICES INTERNES

- Services juridiques 55
- Gestion centrale et ressources humaines 65

INTRODUCTION

Voici le quatrième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada, qui a été créé le 1er janvier 1988 par la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. L'Office succède à la Commission canadienne des transports, constituée en 1967, en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports prône une intervention moindre du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise, les transports étant régis davantage par les forces du marché. Avec l'allégement de la réglementation économique, celle-ci possède une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale.

STRUCTURE

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle, adaptée au présent cadre réglementaire, et concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

En vertu de la Loi, l'Office est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires.

Le président est le premier dirigeant de l'Office et, à ce titre, il assure la supervision des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions de l'Office.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseils aux membres de l'Office. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

L'ONT comprend six directions générales.

La **Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché** a la responsabilité de délivrer des licences aux transporteurs aériens canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, des licences aux transporteurs aériens canadiens pour l'exploitation de services internationaux, des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement dans le Nord. De plus, elle délivre aux chemins de fer des certificats d'utilité et de nécessité publiques. Elle doit également déterminer quelles sont les activités de cabotage qui doivent être dispensées. De même, la Direction générale assure le suivi des répercussions économiques de la réforme de la réglementation et participe à la négociation d'accords internationaux de transport aérien. Responsables de l'exécution des règlements de l'ONT et des conditions de licence, les agents d'enquête régionaux se retrouvent à Vancouver, à Whitehorse, à Thunder Bay, à Toronto, à Montréal et à Moncton.

La **Direction générale du règlement des différends** offre des services pour faciliter le règlement des différends, relatifs aux taux et aux services de transport relevant de la compétence de l'ONT, et survenant entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs. Ce règlement des différends peut prendre les formes suivantes : enquêtes formelles et informelles concernant les services aériens, maritimes et ferroviaires, dispositions visant la concurrence dans l'accessibilité au réseau ferroviaire (prix de ligne concurrentiels et interconnexion), médiation et arbitrage. La Direction générale est également responsable du programme d'infrastructure ferroviaire, des projets d'acquisition et de fusion des grandes compagnies de transport canadiennes, des tarifs de pilotage, de la réglementation des tarifs aériens internationaux et de ceux du transport maritime dans le Nord, de l'administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et de la réglementation des installations de transport, de l'équipement et des services destinés aux voyageurs handicapés du Canada.

La **Direction générale des subventions au transport** est chargée de l'administration des programmes de subvention et du calcul des taux applicables afin de déterminer le niveau de compensation équitable pour les divers services ferroviaires fournis par les compagnies de transport admissibles. Elle analyse également les demandes des compagnies ferroviaires qui veulent rationaliser leur réseau et vérifie les investissements et les dépenses des compagnies ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest.

La **Direction générale des services juridiques** donne des avis juridiques aux membres et au personnel de l'ONT. Elle représente l'Office aux réunions, aux conférences, aux audiences publiques, aux enquêtes et, au besoin, aux instances devant la Cour fédérale et la Cour suprême.

La **Direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines** est chargée de concevoir et de mettre en œuvre les procédures de gestion de l'Office, ainsi que les systèmes d'information qui s'y rattachent. Elle est également responsable des services d'informatique, de gestion des documents, de finance, de planification, d'administration, de vérification interne et de communication, ceci afin que les objectifs reliés aux programmes de l'ONT soient atteints. Elle est aussi chargée d'élaborer et de mettre en application les programmes de gestion du personnel et de langues officielles ainsi que les politiques et les systèmes, conformément aux politiques établies par les organismes centraux.

La **Direction générale du secrétariat et activités régionales** a la responsabilité de consigner les décisions et les arrêtés de l'ONT, de réviser, d'examiner et d'émettre les décisions, les arrêtés, les rapports et les avis de l'ONT, de rédiger les règlements et de les traiter conformément à la politique établie du gouvernement. Elle voit également à la planification des réunions de l'Office, au maintien de la liaison parlementaire (Comité permanent des transports) de même qu'à l'administration des audiences publiques et des enquêtes; elle coordonne tous les services de traduction, de même que la correspondance ministérielle et de la haute direction. Elle coordonne aussi l'administration des programmes, des fonctions et des responsabilités relevant des bureaux régionaux.

Bureaux régionaux

L'Office a plein pouvoir pour établir des bureaux régionaux. Il mène actuellement des activités régionales au bureau régional de l'Ouest et au bureau régional de l'Atlantique, situés respectivement à Saskatoon en Saskatchewan et à Moncton au Nouveau-Brunswick. D'autres bureaux ont été établis

dans la région du Pacifique (Vancouver), dans la région du Nord (Whitehorse), dans la région de l'Ontario (Thunder Bay et Toronto) et dans la région du Québec (Montréal). Jusqu'à présent, des membres de l'Office ont été nommés afin d'établir des bureaux régionaux à Saskatoon, Montréal et Moncton.

En plus de son personnel à l'administration centrale, la Direction des services de vérification compte trois employés au bureau régional du Québec à Montréal.

FAITS SAILLANTS DE 1991

Droits de passage

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie ferroviaire à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. En 1991, l'ONT a rejeté deux demandes, étant donné que la portée de la disposition légale ne s'étend pas à de telles demandes provenant de compagnies constituées en société en vertu de lois provinciales. Une troisième demande, présentée par M.O.Q. Rail Inc., une compagnie constituée en société en vertu de lois fédérales en vue d'exploiter un trafic intermodal de remorques de transport routier, a été retirée en décembre 1991.

Interconnexion

En 1991, le personnel de l'ONT a mené une enquête concernant le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. L'enquête a été entreprise face à l'obligation légale de revoir ce règlement. Les parties intéressées ont soumis des exposés et rencontré le personnel de l'ONT selon les besoins.

Responsabilité

En août 1991, à la suite de vastes consultations menées auprès des parties intéressées, le *Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire* a été approuvé par le gouverneur en conseil. Le règlement s'applique là où il n'existe aucune entente écrite ou arrêté de l'ONT limitant la responsabilité du transporteur.

Brochure « Prenez l'air averti »

Une brochure intitulée « Prenez l'air averti » a été rédigée afin d'informer les consommateurs de leurs droits et de l'aide qu'ils peuvent obtenir de l'ONT et d'autres ministères du gouvernement. Elle a connu une grande popularité auprès des consommateurs avec une distribution de 60 000 exemplaires.

Dérogations aux fusions et aux acquisitions

Le 23 mai 1991, un amendement à ces règlements a reçu l'approbation du gouverneur en conseil. Désormais, il n'est plus nécessaire que les acquisitions envisagées fassent l'objet d'un avis à l'ONT lorsque l'acheteur et l'entreprise de transport devant être acquise appartiennent, en totalité, à la même personne. Cet amendement allège le fardeau de la réglementation qui incombe à l'industrie et permet à certains acheteurs éventuels d'éviter des retards et des frais.

Dépôt électronique des tarifs

Le 15 octobre 1991, l'ONT s'est joint à ses homologues américains et britanniques en permettant que les tarifs aériens internationaux soient déposés par des moyens électroniques, ce qui venait remplacer, en grande partie, le système de dépôt manuel sur imprimé. Parmi les principaux avantages du dépôt électronique, il y a la réduction des frais d'administration et généraux pour le gouvernement et les transporteurs aériens, ce qui, en fin de compte, peut être profitable au consommateur.

Renseignements sur la sécurité

L'ONT en est venu à la conclusion que l'insuffisance de renseignements sur la sécurité, ceux disponibles grâce à d'autres techniques de communication à bord des aéronefs, était un obstacle indu aux déplacements des personnes handicapées visuellement. Il a ordonné que les deux principaux transporteurs aériens fassent en sorte que l'information soit disponible en braille et en gros caractère.

Stratégie nationale

En tant qu'organisme participant à la stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, annoncée par le Premier ministre le 6 septembre 1991, l'ONT a obtenu des ressources supplémentaires en vue de mettre de l'avant plus rapidement ses initiatives en matière de réglementation.

Information au public

L'ONT a poursuivi activement la réalisation de son programme d'information-liaison auprès du public, de manière à mieux faire connaître auprès des personnes handicapées son programme d'accessibilité au transport.

Enquêtes

En plus de l'enquête sur les politiques des transporteurs aériens canadiens concernant le transport des personnes handicapées, l'ONT a mis sur pied trois autres enquêtes : une enquête pour déterminer le niveau d'accessibilité des services de traversiers sous compétence fédérale, une autre sur la disponibilité du transport de surface, du matériel et des services offerts aux aéroports canadiens, et une troisième sur le degré d'accessibilité des autocars extraprovinciaux.

Garantie des accomptes anticipés

Afin d'améliorer considérablement la garantie des accomptes anticipés par les transporteurs aériens, des révisions apportées au *Règlement sur les transports aériens* ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* aux fins de commentaires publics. En outre, le nombre de vérifications sur le terrain auprès des organisateurs de voyages et des transporteurs aériens a augmenté afin de s'assurer que les accomptes anticipés étaient dûment garantis.

Propriété et contrôle des transporteurs aériens canadiens

Des analyses approfondies portant sur certains transporteurs aériens canadiens ont été entreprises pour s'assurer qu'ils se conformaient toujours aux exigences visant la propriété et le contrôle canadiens énoncées dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Améliorations d'ordre administratif apportées au traitement des demandes d'entrée sur le marché

- Le guide de demande d'accès au service aérien intérieur a été révisé afin qu'il soit plus compréhensible et actualisé.

- Le guide et le formulaire devant être utilisés lors des demandes d'accès temporaire des navires au cabotage canadien ont été mis à jour et seront distribués dans les deux langues officielles au début de l'année.

- Les lignes directrices administratives utilisées par le personnel au moment de traiter les demandes de dispenses pour le cabotage ont été améliorées.

- L'envoi postal des avis publics de demandes de service aérien aux parties intéressées a fait l'objet d'un examen. Sous peu, des modifications seront apportées pour réduire les frais de manutention et d'expédition.

Amélioration de la base de données sur les permis et les demandes

Depuis la fin de l'année, un système intégré informatisé de repérage pour les demandes de permis et de rapports d'information est opérationnel. Cette base de données sera encore améliorée en 1992.

Rationalisation du réseau ferroviaire

En 1991, l'ONT a statué sur 12 demandes d'abandon présentées par le CN et sur 11 autres par le CP. Des 12 décisions touchant le CN, l'Office a ordonné neuf arrêtés d'abandon, deux autres, la poursuite de l'exploitation et une demande a été rejetée. Par la suite, deux des arrêtés d'abandon touchant le CN ont été annulés par le gouverneur en conseil.

L'Office a ordonné l'abandon dans les 11 demandes présentées par le CP en 1991.

L'ONT a tenu une audience publique au Nouveau-Brunswick au sujet de la demande du CP d'abandonner des tronçons de ses subdivisions Shogomoc et Gibson.

Subventions au transport ferroviaire

En 1991, l'ONT a versé 793,3 millions de dollars pour soutenir le transport ferroviaire au Canada. Les fonds ont été répartis de la façon suivante :

- 779,2 millions de dollars afin d'abaisser le coût du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs agricoles canadiens;

- 8,4 millions de dollars pour compenser les pertes attribuables au maintien de lignes déficitaires à titre de service public;

- 5,7 millions de dollars pour compenser les pertes encourues par les services ferroviaires de voyageurs autres que ceux de VIA Rail.

Frais facturés à VIA par le CN et le CP

Sur ordre du ministre des Transports, l'ONT doit vérifier annuellement les frais engagés par le CN et le CP à l'égard des services fournis à VIA Rail Canada. Ces frais sont imputables aux services fournis à VIA pour l'exploitation des services aux voyageurs au Canada. L'ONT détermine les frais qui seront retenus par Transports Canada pour établir les niveaux de facturation, en confirmité avec les ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et le CN et le CP, au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et aux recommandations de l'examen des coûts de VIA Rail.

Au cours de 1991, on a procédé à des examens et à des analyses des frais facturés par les compagnies ferroviaires en 1989 et 1990. On prévoit que, au cours de 1992, le règlement final de la facture des déterminations de 1989 et 1990 pour le CN et le CP sera présenté au ministre des Transports.

Barème des taux de la LTGO pour 1991-1992

À chaque année, l'ONT publie un barème à partir duquel sont établis les taux que les compagnies ferroviaires exigeront des producteurs et les sommes qui seront versées à même les fonds publics et ce, pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest. En vertu de la loi, l'ONT est tenu de consulter l'industrie pendant l'élaboration de ce barème.

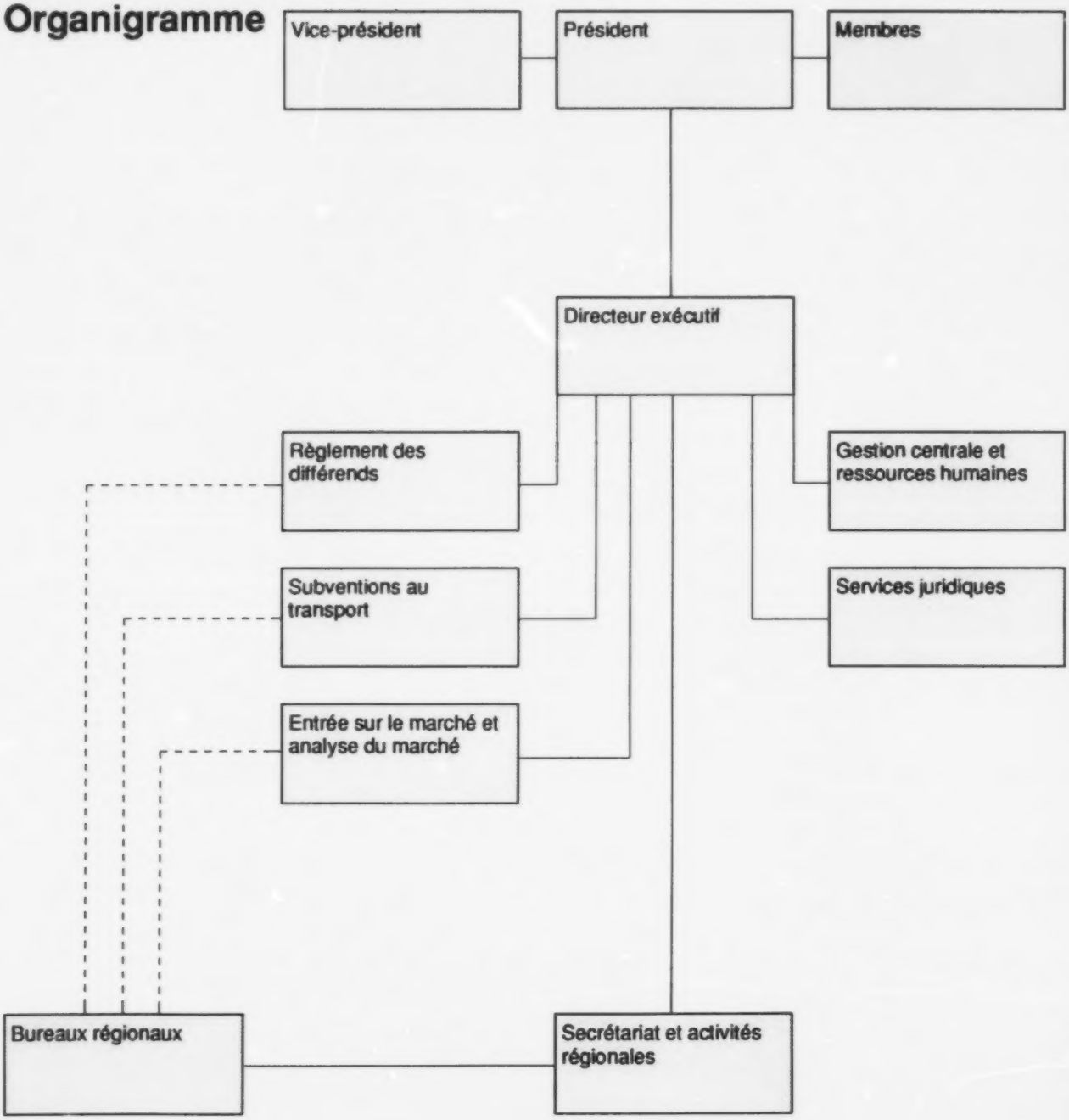
En vigueur du 1er août 1991 au 31 juiliet 1992, le barème annuel pour la campagne agricole 1991-1992 a été rendu public au printemps de 1991.

Pour la campagne agricole de 1991-1992, le barème approuvé par décret du conseil se fondait sur la détermination par l'ONT du tonnage du grain transporté, évalué à 33,2 millions de tonnes.

ORGANIGRAMME, FONCTIONS ET DÉPENSES

Office national des transports du Canada

Organigramme



Office national des transports du Canada

Fonctions

Règlement des différends

- L'accessibilité des transports pour les personnes handicapées
- Plaintes et enquêtes sur les chemins de fer
- Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels
- Médiation et arbitrage
- Contrats confidentiels et dépôt des tarifs
- Enquêtes d'intérêt public
- Taux non compensatoire
- Obligations de base des transporteurs
- Questions reliées aux passagers
- Tarifs aériens internationaux
- Plaintes sur les taux et services du transport aérien et maritime
- Administration de la *LDCM*, des taux de pilotage et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime
- Fusions et acquisitions
- Infrastructure ferroviaire

Subventions au transport

- Rationalisation du réseau ferroviaire
- Prix et versements - Grain de l'Ouest
- Examen Quadriennal des coûts de la *LTGO*
- Vérification des investissements et dépenses dans le transport du grain de l'Ouest
- Embranchements et paiements aux services de transport ferroviaire de passagers
- Frais facturés à VIA Rail Canada
- Tarifs dérivés du colza canola
- Enlèvement de gares
- Taux de l'Annexe « A »

Entrée sur le marché et analyse du marché

- Délivrance des licences pour les services aériens intérieurs et internationaux
- Délivrance des licences pour les services d'approvisionnement dans le Nord
- Dispenses temporaires, cabotage, droits de douane et Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
- Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques
- Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer
- Délivrance des permis relatifs aux productoducs
- Examens annuels
- Enquêtes régionales
- Accords de services aériens internationaux

Gestion centrale et ressources humaines

- Services de gestion interne
- Politiques et programmes relatifs aux ressources humaines
- Langues officielles

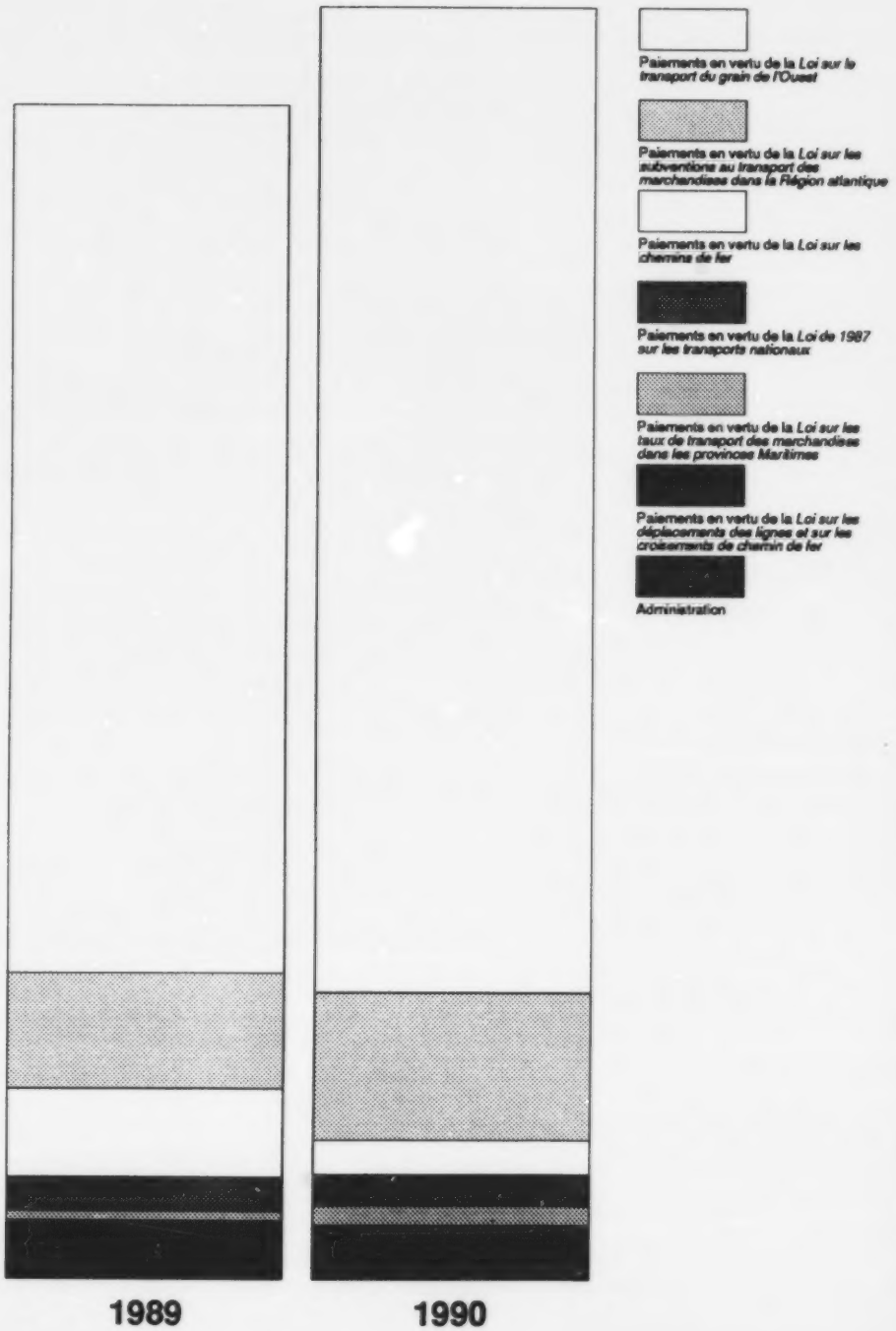
Secrétariat et activités régionales

- Consignation et publication des décisions et des arrêtés
- Rédaction et émission des règlements
- Audiences publiques
- Correspondance ministérielle
- Activités régionales

Services juridiques

- Conseils juridiques
- Fonction de représentant de l'Office aux audiences publiques et devant les tribunaux

Comparaison des dépenses budgétaires estimées



Programme	Pourcentage des dépenses de 1991	1990 (en milliers)	1991 (en milliers)	Augmentation (baisse) (en milliers)
Paiements en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	83,4 %	645 170 $	778 935 $	133 765 $ [2]
Paiements en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	10,2 %	95 320 $	95 141 $	(179 $)
Paiements en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	0,6 %	22 840 $	5 855 $	(16 985 $)
Paiements en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*	0,9 %	20 411 $	8 831 $	(11 580 $)
Paiements en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*	1,1 %	12 120 $	9 964 $	(2 156 $)
Administration	3,8 % [1]	35 488 $	35 707 $	219 $
Total	100 %	831 349 $	934 433 $	103 084 $

[1] 3,1 % en traitements et salaires; 0,7 % autres dépenses

[2] L'augmentation du tonnage de grain expédié en 1991 explique la différence entre les paiements.

Membres de l'Office national des transports du Canada

PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen
C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

M. Nielsen est diplômé en droit de l'Université Dalhousie de Halifax, et il a été reçu au Barreau de la Nouvelle-Écosse en 1951. L'année suivante, il ouvrait son cabinet d'avocat à Whitehorse, au Yukon, où il habite maintenant depuis plus de 40 ans. M. Nielsen habite présentement une résidence à Ottawa.

Élu pour la première fois à la Chambre des communes en décembre 1957, il fut député du Yukon pendant plus de 29 ans. M. Nielsen a servi le gouvernement du Canada dans de nombreuses responsabilités dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics et de ministre de la Défense nationale. Il a également servi à titre de chef de l'Opposition. En juin 1986, il quittait le Cabinet. Il a donné sa démission comme député du Yukon en janvier 1987, et il acceptait le poste de président de la Commission canadienne des transports. Le 1er décembre 1987, il fut aussi nommé président de l'Office national des transports du Canada.

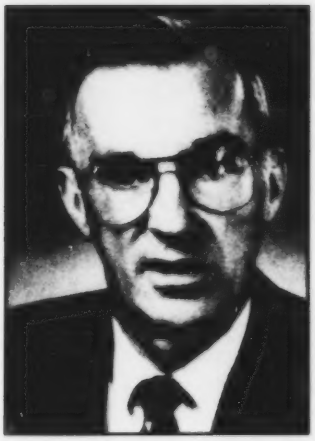
M. Nielsen est un vétéran de la Seconde Guerre mondiale. Il est pilote qualifié depuis 49 ans et détient un permis de pilote commercial.

Son travail exceptionnel dans la profession d'avocat et son apport à la mise en valeur constitutionnelle du Yukon depuis 1952 lui ont valu d'être nommé conseiller de la Reine en 1962.

VICE-PRÉSIDENT : Micheline Beaudry

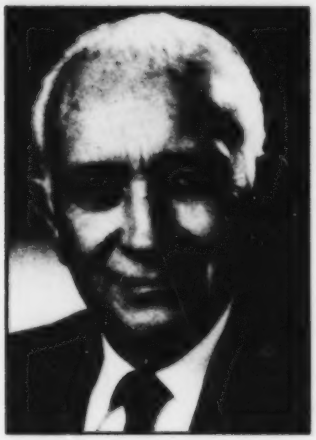
M^me^ Micheline Beaudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'État et d'entreprises réglementées, tant au Canada qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^me^ Beaudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Econosult-Lavalin. M^me^ Beaudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.

MEMBRES :



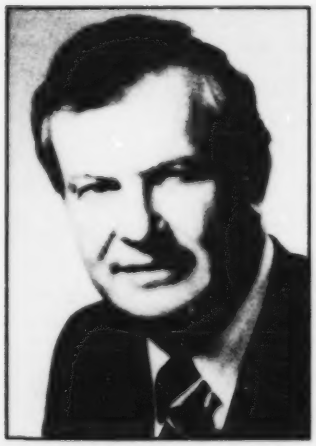
M. Craig S. Dickson a acquis 34 années d'expérience au sein de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général. De 1961 à 1987. Pendant ce mandat, M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers' Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports. M. Dickson est membre résidant du bureau régional de l'Atlantique, à Moncton.

M^e^ Nicolle Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^e^ Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouveler Inc., société de gestion de portefeuille dans le domaine de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses entreprises et organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^e^ Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles. M^e^ Forget est membre résidant du bureau régional du Québec, à Montréal.



M. James D. Mutch était auparavant vice-président des affaires gouvernementales et industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes de cadre, notamment comme directeur en chef des relations industrielles, administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le Sud-Ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

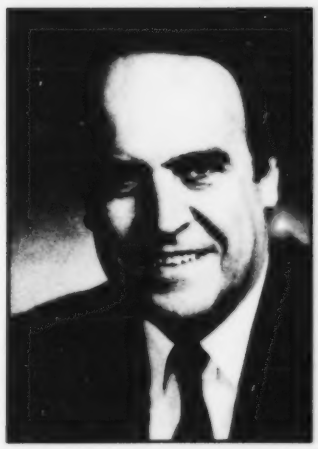


M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'État des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat ès arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'École des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988.

M. Kenneth Ritter a obtenu son diplôme en droit de l'Université de la Saskatchewan en 1976. Après trois années de pratique du droit à Kindersley, en Saskatchewan, M. Ritter décide de se consacrer pleinement à l'agriculture. En 1987, il est nommé président du Conseil des droits de surface de la Saskatchewan, une cour quasi-judiciaire responsable du règlement des différends entre propriétaires terriens et compagnies pétrolières de la Saskatchewan. Au moment de sa nomination à l'Office national des transports, M. Ritter était fonctionnaire au ministère de la Justice de la Saskatchewan. M. Ritter est membre résidant du bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Études sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêté au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson. Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRE TEMPORAIRE :



Ingénieur de profession, **M. George Minaker** est diplômé de l'Université du Manitoba, détenant un baccalauréat ès sciences en électrotechnique. Il a occupé plusieurs postes techniques à Winnipeg de 1961 à 1984. Il a débuté sa carrière dans la vie publique en 1967 au sein de plusieurs conseils municipaux dans la région de Winnipeg et ce, jusqu'en 1972. De 1973 à 1981, il a été député de St. James à l'Assemblée législative du Manitoba, où il a occupé la charge de ministre des Services communautaires et des Services correctionnels. En 1984, M. Minaker a été élu député à la Chambre des communes, où il a représenté la circonscription de Winnipeg-St. James jusqu'en 1988. Au cours de cette période, il a été membre du Comité des finances de la Chambre et du Comité permanent de l'énergie, des mines et des ressources.

SECRÉTARIAT ET ACTIVITÉS RÉGIONALES

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Direction générale du secrétariat et activités régionales est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. Elle est responsable de la rédaction, de la mise en page, de la consignation et de la publication des décisions et des arrêtés de l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, conformément à la politique gouvernementale, de la coordination de la correspondance ministérielle et de la haute direction, de la coordination des services de traduction et de la révision de la correspondance de la haute direction et des décisions de l'Office, du maintien de la liaison parlementaire en communiquant, au Président, au directeur exécutif et aux directeurs généraux, l'hebdomadaire des comparutions devant le Comité permanent des transports, ainsi que de l'administration des audiences publiques tenues par l'Office. La Direction générale est aussi responsable des fonctions et des responsabilités qui incombent aux bureaux régionaux situés à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et à Saskatoon, en Saskatchewan, de même que de la coordination de leurs programmes.

ACTIVITÉS

En 1991, la Direction générale a rendu publics 589 arrêtés et 850 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions relatifs à chaque mode de transport :

ARRÊTÉS (1991)

Transport ferroviaire	288
Transport aérien	297
Transport maritime	2
Transport routier	0
Transport par productoduc	2
	589

DÉCISIONS (1991)

Transport ferroviaire	39
Transport aérien	598
Transport maritime	3
Transport routier	1
Lettres-décision (Section I)	209
	850

La section de la correspondance ministérielle et de la haute direction a coordonné 704 demandes relatives à la correspondance ministérielle et de la haute direction. Elle a également préparé et rédigé 2 130 lettres et projets de réponse. La Direction générale a également été responsable de l'administration d'une audience publique et d'une pré-audience, tenues dans deux localités différentes et d'une durée totale de cinq jours.

Voici la liste des règlements et des instruments statutaires préparés par la Direction générale du secrétariat et activités régionales et adoptés par l'Office en 1991 :

1. **Ordonnance sur les taux applicables aux grains, abrogation, DORS/91-92 - 7 janvier 1991, C.P. 1990-2874 - 31 décembre 1990*

2. **Ordonnance fixant le barème pour la campagne agricole, 1991-1992, DORS/91-270 - 11 avril 1991, C.P. 1991-651 - 11 avril 1991*

3. *Exemptions de la partie VII, modification, DORS/91-335 - 23 mai 1991, C.P. 1991-911 - 23 mai 1991*

4. *Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire de marchandises, DORS/91-488 - 14 août 1991, C.P. 1991-1435 - 13 août 1991*

5. *Règles générales de l'Office national des transports, DORS/91-547 - 19 septembre 1991, C.P. 1991-1736 - 19 septembre 1991*

6. *Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer, modification, DORS/91-559 - 26 septembre 1991, C.P. 1991-1824 - 26 septembre 1991*

7. *Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer, modification, DORS/91-583, 10 octobre 1991, C.P. 1991-1945 - 10 octobre 1991*

8. *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire, modification, DORS/92-39 - 12 décembre 1991. C.P. 1991-2484 - 12 décembre 1991*

9. **Établissement des taux de 1992 à des niveaux minimums compensatoires relativement au transport par chemin de fer des produits de colza, C.P. 1991-2532 - 12 décembre 1991*

10. **Approbation de l'arrêté n° 1991-R-546 du* 12 novembre 1991 de l'Office concernant les taux compensatoires minimums supplémentaires établis pour l'année 1991 relativement au transport par chemin de fer des produits de colza, C.P. 1991-2531 - 12 décembre 1991

DEMANDES D'EXAMEN

En 1991, l'Office a reçu deux demandes de révision ayant trait aux services aériens, tandis qu'une autre demande a été reportée de 1990. De ces demandes, une a été acceptée, une autre a été refusée et on a clos le dossier d'une demande puisque le requérant n'a signalé aucune intention.

Il y a eu, en 1991, 45 demandes de révision concernant les services ferroviaires parmi lesquelles 14 étaient reportées de 1990. L'Office a rendu 37 décisions au cours de l'année, soit 26 demandes agréées, une refusée et un cas qui ne relevait pas de la compétence de l'Office. Dans quatre cas, on a informé la partie qu'elle n'était pas tenue de présenter une demande, car dans trois cas, on a publié un erratum et dans un autre, on a pris note de l'information. Dans deux cas, on a demandé au requérant de reformuler sa demande en fonction d'un autre article. Un dossier a été clos puisque le requérant n'a signalé aucune intention. Les huit demandes qui restaient ont été reportées pour examen en 1992. Trois des demandes de révision portaient sur des décisions relatives à l'abandon d'embranchements : deux ont été acceptées et une autre a été reportée à 1992.

Une demande de révision relative au transport maritime a été déposée en 1991 et une autre a été reportée en 1992.

ACTIVITÉS RÉGIONALES

Conformément à l'article 20 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'ONT a le pouvoir d'établir des bureaux régionaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, dont un bureau dans la région de l'Atlantique et un dans l'Ouest. Afin de rendre ses services accessibles et de faire en sorte qu'ils répondent aux besoins des usagers des transports du Canada tout entier, l'ONT a décidé d'ouvrir des bureaux dans les régions suivantes : le Nord (Whitehorse), le Pacifique (Vancouver), l'Ouest (Saskatoon), l'Ontario (Thunder Bay), le Québec (Montréal) et l'Atlantique (Moncton).

Bureau régional de l'Atlantique

Le bureau régional de l'Atlantique a ouvert ses portes en juin 1988. Il se veut avant tout un « microcosme » des activités gérées par le personnel de l'Administration centrale actuellement établi à Hull, au Québec. Le bureau de la Région de l'Atlantique est responsable des questions locales se rattachant aux quatre secteurs de programmes suivants.

- **Règlement des différends :** cette section a été mise sur pied afin de contribuer à résoudre les différends de nature économique entre transporteurs et usagers des services de transport afin que ces derniers soient efficaces et utiles dans la région de l'Atlantique. Ses principales responsabilités sont l'analyse des effets de la concentration économique et son impact sur le marché, y compris les fusions et les acquisitions, ainsi que le traitement des demandes liées à l'infrastructure ferroviaire.

- **Rationalisation du réseau ferroviaire :** cette section analyse toute question concernant les services ferroviaires de voyageurs et la rationalisation des embranchements. Elle collabore aux audiences publiques ayant trait aux abandons de lignes ferroviaires, et surveille et évalue tout changement technique et économique survenant dans sa région et ayant un impact sur les responsabilités de l'ONT.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché :** cette section assume deux principales fonctions, soit l'administration et le contrôle de l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, ainsi que la participation à l'examen annuel visant à déterminer les effets précis de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

- **Programme de subventions des marchandises dans la Région de l'Atlantique :** cette section administre les programmes de subventions de marchandises s'appliquant à cette région. Le bureau régional de l'Atlantique administre deux programmes de cette nature : la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Les subventions annuelles versées aux termes de ces deux lois totalisent 105,1 millions de dollars. Le bureau régional de l'Atlantique ajoute aux tâches internes de vérification en procédant à des vérifications sur place dans la région afin d'examiner les réclamations présentées en vertu des programmes de subventions et de voir au règlement de ces paiements de subventions à l'endroit de plus de 2 500 réclamants dont la demande fut présentée en vertu de ces programmes. De nouvelles procédures de vérification ont été approuvées afin d'accroître la qualité et d'augmenter le nombre de traitement des réclamations.

Effectif régional

En plus du membre régional résidant, le bureau compte 45 employés qui, pour la plupart, ont pour tâche de mettre en œuvre les programmes de subventions des marchandises.

Réalisations

Lancés en 1990 au bureau régional de l'Atlantique, l'automatisation et le système informatique de traitement des réclamations ont continué d'augmenter la productivité, à la fois dans le secteur des programmes opérationnels et dans celui des vérifications de subventions. En 1991, le personnel a traité 18 110 réclamations de subventions.

Au cours de la dernière année, le bureau régional de l'Atlantique a participé à 12 cas d'enquêtes aériennes concernant le contrôle de l'application, a procédé à 21 inspections chez des transporteurs aériens, en plus de participer à un nombre de cas de règlement de différends d'infrastructure ferroviaire important.

Le Bureau régional de l'Atlantique a produit et distribué une brochure et un guide expliquant les programmes de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. En vertu des réponses reçues jusqu'à maintenant, ces productions sont d'un grand secours pour la clientèle du Bureau régional de l'Atlantique et d'autres parties dans la région.

Bureau régional de l'Ouest

En 1991, le bureau régional de l'Ouest, à Saskatoon, a poursuivi son travail d'administration régionale des trois secteurs de programmes importants suivants, lesquels relèvent de la responsabilité de l'Office.

- **Entrée sur le marché et analyse du marché :** ce secteur veille, au niveau régional, à l'administration et à l'application des normes concernant l'entrée et la sortie du marché des transports, de même qu'à la préparation d'avis ayant trait à la négociation et à l'application d'ententes internationales pour l'Ouest canadien. Il procède à des examens annuels visant à déterminer les effets précis de la nouvelle législation.

- **Règlement des différends :** ce secteur contribue au règlement des différends liés à l'économie et à l'infrastructure mettant aux prises les transporteurs et les usagers des services de transport à l'ouest et pour le traitement des demandes ayant trait au programme d'infrastructure.

- **Subventions au transport :** ce secteur assure une participation régionale à la rationalisation du réseau ferroviaire et au processus de désignation des épis, définis dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, et des vérifications de versement de subventions au transport, ainsi que de la vérification et le contrôle des activités en fonction de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Au cours de l'année, le bureau régional a reçu et traité les demandes suivantes : 32 demandes de licences de transport aérien pour le sud du Canada, 78 demandes de licences de transport aérien pour le nord du Canada et 27 demandes de licences de transport aérien international de classe 9-4.

Des consultations ont eu lieu avec différents organismes provinciaux et fédéraux, ainsi que de nombreux usagers des services de transport dans l'Ouest canadien, à propos des effets de la nouvelle législation. De même, des réunions ont eu lieu avec des représentants de diverses communautés nordiques dans le but de discuter de l'impact des nouveaux réglements régissant les services de transport dans ces lieux. Des liens ont également été maintenus avec les transporteurs aériens et ferroviaires pour obtenir et rendre compte des effets de la réforme de la réglementation touchant les consommateurs et les fournisseurs de services de transport dans l'Ouest canadien.

En 1991, le bureau régional a continué d'être concerné par des litiges touchant aux services de transport intermodal adéquats dans l'Ouest canadien. Il y a eu plusieurs plaintes, formelles et informelles, déposées au Bureau régional de l'Ouest relativement à la disponibilité des services ferroviaires pour les producteurs. De plus, un certain nombre de demandes reliées à d'autres services et taux ont été déposées au bureau régional en regard du transport des passagers et des marchandises. Elles ont toutes été résolues avec satisfaction.

Dans le cadre du programme d'infrastructure ferroviaire, 121 demandes ont été traitées et 11 plaintes ont été résolues concernant les passages à niveau. Des inspections régionales et des rencontres ont été entreprises afin d'appuyer le traitement et le règlement de ces demandes et de ces plaintes.

Au cours de 1991, le personnel a résolu 127 plaintes orales et écrites reliées au transport aérien intérieur et international de passagers et de fret. De plus, le bureau régional a distribué plus de 23 000 copies de la brochure *Prenez l'air averti* dans le but de promouvoir la visibilité de l'Office auprès des voyageurs aériens et conformément à leurs droits.

À l'appui des activités du bureau de l'administration centrale, le personnel du bureau régional a surveillé l'efficacité de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de la législation correspondante.

Dans le domaine des services de transport à l'intention des personnes handicapées, le bureau régional a continué d'être concerné par le règlement de différends concernant l'accessibilité aux installations aéroportuaires et aux aéronefs, de même qu'à la formulation de conseils au public conformément aux droits des passagers désavantagés en général.

Au cours de l'année, le personnel régional a collaboré au traitement de six demandes d'abandon de lignes ferroviaires, conformément à l'article 160 de la *LTN de 1987*, et de deux cas dont il fallait déterminer s'il s'agissait d'un embranchement ou d'un épi, conformément à l'article 157 de la *LTN de 1987*.

En 1991, le personnel de la région de l'Ouest s'est consacré davantage aux activités de la *LTGO* qu'au cours des années précédentes. Le personnel régional a collaboré au contrôle des programmes visant les compagnies ferroviaires, à la vérification des réclamations des compagnies ferroviaires pour le transport du grain, les dépenses pour l'entretien des embranchements ferroviaires et la vérification matérielle sur place des investissements en équipement et en installations par les compagnies de chemin de fer, y compris les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain.

TABLEAU 1

PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE PAIEMENTS CERTIFIÉS, 1991

	Paiements certifiés[1] 1990			Paiements certifiés[1] 1991		
	Chemin de fer	Camion	Bateau	Chemin de fer	Camion	Bateau
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	11,5	–	–	10	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	28	–	–	27	–
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)	4,7	9,3	–	4	9,7	–
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)	7,9	45,4	0,9	9,3	44,3	0,8
Total (Programme)	**24,1**	**82,7**	**0,9**	**23,3**	**81**	**0,8**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**219**	**15 616**	**45**	**261**	**18 049**	**42**
Nombre de réclamations examinées	**204**	**16 075**	**36**	**251**	**17 825**	**34**

[1] Millions de dollars

DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends est chargée de résoudre les litiges d'ordre économique, entre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à mener des enquêtes d'intérêt public, à fournir des services de médiation et d'arbitrage ainsi qu'à prendre les mesures réglementaires appropriées. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche aux taux et aux services de transport, aux mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, à la répartition des coûts relatifs aux croisements de chemin de fer, au transport des personnes handicapées de même qu'aux fusions et aux acquisitions d'entreprises de transport.

La Direction générale est composée des quatre directions suivantes : la Direction des transports accessibles, la Direction des plaintes et tarifs sur les chemins de fer et de la médiation, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, et enfin, la Direction des plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes.

Direction des transports accessibles

La Direction est chargée de l'application des dispositions de la *LTN 1987* modifiée exigeant que les services de transport ne posent pas d'obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. Pour atteindre cet objectif, l'ONT peut adopter, administrer et appliquer des règlements de même qu'enquêter et statuer sur des plaintes présentées par des personnes handicapées. Elle fait aussi des études sur des questions liées à l'accessibilité au réseau de transport et mène des consultations avec des organismes qui regroupent et représentent des personnes handicapées de tout le Canada. Les activités de la Direction se déroulent dans le cadre d'un programme

d'élaboration de la réglementation comprenant quatre volets : le règlement des plaintes, les enquêtes, la surveillance et l'information-liaison auprès du public.

Cette année, l'ONT a rendu un certain nombre de décisions importantes dans le secteur du transport accessible. Il en est venu à la conclusion que l'insuffisance de renseignements sur la sécurité, ceux disponibles grâce à d'autres techniques de communication à bord des aéronefs, était un obstacle indu aux déplacements des personnes souffrant d'un handicap visuel. Il a ordonné aux deux importants transporteurs aériens de faire en sorte que cette information soit disponible en braille et en gros caractère. Dans une autre décision, l'ONT a ordonné à un service de limousines desservant un aéroport canadien d'accepter des passagers handicapés.

En 1991, l'ONT a reçu 36 plaintes portant sur des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées. De plus, l'ONT a examiné 12 plaintes qui avaient été présentées au cours de 1990. La plupart des plaintes reçues touchaient plus particulièrement le transport aérien tandis que l'une d'entre elles seulement concernait le transport ferroviaire. Les plaintes au sujet des fauteuils roulants représentaient 20 p. cent des plaintes résolues. Les plaintes touchant les services au sol comptaient pour un autre 20 p. cent, celles ayant trait aux installations aéroportuaires s'élevaient à 16 p. cent et celles concernant les problèmes relatifs aux transporteurs aériens eux-mêmes totalisaient 40 p. cent. Le reste des plaintes, soit quatre pour cent, comprenait une plainte au sujet de l'oxygène.

Au cours de 1991, l'ONT a poursuivi ses initiatives d'élaboration de normes et de la réglementation en vue de rendre le réseau de transport de compétence fédérale accessible aux personnes handicapées. Il a déterminé qu'il y a obstacle indu aux déplacements des personnes handicapées lorsqu'elles doivent débourser un tarif additionnel pour le passage des accompagnateurs. En mars 1991, le règlement proposé, qui comprend aussi des conditions de transport des personnes handicapées, a été soumis à l'approbation gouvernementale aux fins de publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada*, puis retourné à l'ONT pour consultations ultérieures. L'ONT a aussi approuvé un projet de règlement établissant des normes minimales quant à la formation du personnel des services de transport. Il a été expédié au Bureau du Conseil privé aux fins d'étude technique, et une publication préalable est prévue au cours du deuxième trimestre de 1992.

L'ONT poursuit son travail d'élaboration de règlements visant l'accessibilité des gares et du matériel, ainsi que les conditions de transport par rail, par traversier et par autocar, et la diffusion de l'information aux personnes handicapées. L'ONT a aussi indiqué son intention de réglementer le transport aérien intérieur des personnes handicapées à bord de petits aéronefs.

En tant que ministère participant à la stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées, annoncée par le Premier ministre le 6 septembre 1991, l'ONT a obtenu des ressources supplémentaires en vue de mettre de l'avant plus rapidement ses initiatives de réglementation. Ce programme quinquennal de 158 millions de dollars vise trois objectifs principaux, soit l'égalité d'accès, l'intégration économique et la participation efficace des Canadiens handicapés au coeur de l'activité de la société.

Au cours de 1991, en plus de l'enquête relative aux politiques des transporteurs aériens canadiens en ce qui a trait au transport des personnes handicapées, l'ONT a entrepris trois autres enquêtes. Il a mené une enquête pour déterminer le niveau d'accessibilité des services de traversiers de compétence fédérale. L'ONT a aussi entrepris une enquête sur la disponibilité du transport de surface, du matériel et des services offerts aux aéroports canadiens. Enfin, il a procédé en décembre à l'annonce d'une enquête sur le degré d'accessibilité des autocars extraprovinciaux.

Le personnel a poursuivi un programme très actif de réunions, de consultations et de séances d'information auprès des personnes handicapées et des organismes les représentant. Ce programme fait en sorte que toutes les activités de l'ONT tiennent compte des opinions des personnes handicapées et il contribue à une meilleure compréhension de l'ONT et de son rôle. La Direction a aussi organisé des consultations semblables auprès de l'industrie du tourisme.

Des annonces ont paru dans des revues spécialisées, des discours ont été présentés à l'industrie et à des groupes représentant les personnes handicapées, et le personnel a pris part à diverses expositions. Des brochures expliquant les pouvoirs de l'ONT en matière d'accessibilité au transport et la façon de soumettre des plaintes au sujet d'obstacles indus ont aussi été distribuées à diverses parties intéressées et groupes cibles. Les brochures ont aussi été offertes au moyen d'autres techniques de diffusion. Cette sensibilisation accrue s'est manifestée par une hausse du nombre de plaintes.

L'ONT a aussi joué un rôle actif au sein du groupe de travail fédéral chargé de coordonner les activités à Autonomie 1992. Comprenant un congrès et une exposition sur l'invalidité, cet événement d'envergure

internationale sera présenté sous l'égide du Canada, à Vancouver, à l'occasion de la fin de la décennie (1982-1992) consacrée aux personnes handicapées.

Dans le cadre de ses efforts soutenus en vue d'encourager la collaboration et la compréhension entre les fournisseurs de services de transport, les consommateurs et le gouvernement, l'ONT participe, à titre d'observateur, aux travaux du comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible.

Au cours de la prochaine année, en collaboration avec les consommateurs et l'industrie, l'élimination des obstacles indus aux déplacements des personnes handicapées continuera d'être l'objectif de la Direction.

Plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation

En favorisant l'accessibilité à un réseau ferroviaire concurrentiel et en fournissant des services de médiation et d'arbitrage, la Direction générale aide les expéditeurs et les transporteurs à résoudre leurs propres différends. Elle soutient également l'ONT en menant des enquêtes à la suite de plaintes formelles. De telles plaintes peuvent alléguer que l'intérêt public dans le transport de marchandises, le taux ou les services pour les passagers, a été rendu préjudiciable en raison d'une action ou d'une omission de certains transporteurs, d'un non-respect des obligations de base d'un transporteur ou de toute autre violation des dispositions de la Loi.

Accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* favorise la concurrence entre les chemins de fer. Elle encourage de nouvelles possibilités d'interconnexion et le maintien de taux de lignes concurrentiels. En outre, la Loi permet à l'ONT d'intervenir pour obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies et pour ordonner des raccordements entre les réseaux des compagnies.

L'interconnexion permet la circulation d'un train, selon un taux réglementé, d'une ligne de chemin de fer à une autre lorsque la destination ou l'origine du convoi se trouve dans un rayon de 30 kilomètres d'une station permettant le raccordement entre les transporteurs. L'ONT a le pouvoir d'élargir cette limite. Il établit chaque année les taux d'interconnexion. En 1991, la Direction générale s'est intéressée surtout à s'assurer que les tarifs d'interconnexion proposés pour 1992 reflètent avec exactitude les coûts ferroviaires.

À la fin de l'année, une demande d'examen de Cominco Fertilizers était en cours concernant un arrêté de l'ONT, lequel exigeait que le CP fournisse des services d'interconnexion en provenance et à destination d'installations situées près de Saskatoon, en Saskatchewan.

La Direction générale a aussi entrepris une enquête du personnel au sujet de l'actuel *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. L'enquête a été entreprise face à l'obligation légale pour l'ONT de revoir le règlement lors des cinq années suivant sa mise en application.

Les dispositions concernant l'établissement de prix de ligne concurrentiels garantissent des taux équitables et concurrentiels aux expéditeurs desservis par un seul transporteur. Ces dispositions exigent que le transporteur local propose des taux pour le transport effectué jusqu'à un point donné d'une ligne concurrentielle. Elles permettent également à l'ONT de déterminer le niveau des taux à la demande d'un expéditeur. Les taux de ligne concurrentiels établis par l'ONT sont en vigueur pour une durée d'un an. En septembre 1991, pour la quatrième année consécutive, l'ONT a établi un taux de ligne concurrentiel à l'intention de l'Alberta Gas Chemicals Inc. pour l'expédition de méthanol de Medicine Hat, en Alberta, à Coutts, en Alberta, en vue d'une réexpédition vers Shelby, au Montana.

Par l'attribution de droits de passage, l'ONT peut obliger une compagnie de chemin de fer à laisser une autre compagnie circuler sur ses voies. En 1991, l'ONT a étudié trois demandes semblables. Deux de ces demandes provenaient de compagnies ferroviaires constituées en sociétés en vertu de lois provinciales, l'Ontario Mid-Western Railway et la Victoria County Railway, qui voulaient obtenir l'autorisation de circuler sur des voies situées en Ontario. En mai 1991, l'ONT a rejeté les deux demandes, constatant que la disposition de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* se limitait aux compagnies ferroviaires sous juridiction fédérale.

Dans le troisième cas, la M.O.Q. Rail Inc. demandait à l'ONT de lui permettre l'accès aux voies du CN entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Windsor, en Ontario. La M.O.Q. Rail Inc. proposait de faire circuler des trains formés de rames de neuf à 12 remorques routières montées sur bogies. Chaque rame serait poussée par une unité motrice commandée par une unité de contrôle placée à l'avant du train. Par suite

d'une entente intervenue entre le CN et la M.O.Q. Rail Inc., cette demande a été retirée en décembre 1991.

Médiation et arbitrage

La médiation s'exerce sur une base volontaire et de façon officieuse afin de résoudre des différends. Elle permet aux parties d'en arriver à une entente qui leur est propre. En 1991, la Direction générale a répondu à des demandes d'assistance. Les litiges concernaient l'accessibilité à des taux et des services ferroviaires concurrentiels, l'application des dispositions visant l'interconnexion, la qualité des services ferroviaires pour les voyageurs et l'utilisation des ponts internationaux. De plus, plusieurs séminaires et séances d'information ont été tenus afin d'expliquer la législation aux transporteurs, aux expéditeurs et autres parties intéressées.

L'arbitrage peut être demandée afin de résoudre un litige d'ordre privé ou particulier. En 1991, l'ONT n'a reçu aucune demande d'arbitrage.

Contrats confidentiels et dépôt des tarifs

La Loi exige que les contrats ferroviaires confidentiels, la publication des tarifs ferroviaires applicables au transport de marchandises subventionnées et les tarifs de transport de marchandises en quantité limitée soient déposés à l'ONT. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux tarifs ordinaires.

En 1991, l'ONT a reçu 5 086 contrats confidentiels et 8 278 modifications exposant les termes des ententes conclues entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires. De plus, il a reçu quatre demandes de transporteurs ferroviaires pour que certains renseignements ne soient pas inclus dans les sommaires de contrats confidentiels. L'ONT a répondu favorablement à ces demandes.

Parmi les tarifs déposés devant l'ONT en 1991, on compte :

- 882 tarifs réglementaires
- 890 tarifs de marchandises limitées
- 4 tarifs de ponts et tunnels
- 129 tarifs de messageries
- 261 tarifs de passagers
- 1 tarifs d'autobus Roadcruiser

L'ONT est aussi responsable de l'approbation des tarifs déposés par les compagnies ferroviaires en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*. Au total, 563 de ces tarifs ont été approuvés en 1991.

De plus, des compagnies de transport de passagers par train et des exploitants de ponts et tunnels ont présenté à la Direction générale des attestations relatives à 27 983 laissez-passer gratuits ou à tarif réduit.

Enquêtes d'intérêt public

En mai 1991, l'Atlantic Container Express déposait une plainte, dans laquelle elle alléguait que certains taux proposés par le CN à destination de Terre-Neuve ne se conformaient pas aux conditions d'adhésion entre Terre-Neuve et le Canada. L'ONT a procédé à une détermination préliminaire de l'interprétation des conditions de la clause d'adhésion en ce qui a trait aux tarifs de marchandises pour Terre-Neuve. Une nouvelle décision touchant la plainte d'Atlantic Container Express était en instance à la fin de l'année.

Taux non compensatoires

En mai 1991, le gouverneur en conseil a chargé l'ONT de déterminer si les tarifs imposés à Gainers Inc. par le Canadien Pacifique étaient compensatoires pour le transport de viandes suspendues au cours de la période allant de 1980 à 1983. La décision étaient en instance à la fin de l'année.

Responsabilités

À la suite de vastes consultations, menées par le personnel de l'ONT auprès des expéditeurs, des transporteurs et des autres parties intéressées, et de la publication d'un projet de réglementation dans la *Gazette du Canada*, les règlements visant la responsabilité pour le trafic ferroviaire ont été approuvés par le gouverneur en conseil au mois d'août. Le *Règlement sur la responsabilité du transport ferroviaire des marchandises* remplace l'*Ordonnance générale T-5* de la Commission canadienne des transports. Il ne s'applique que lorsqu'il n'y a aucun accord écrit ou arrêté de l'ONT limitant la responsabilité du transporteur.

En novembre, l'ONT a annulé un de ses arrêtés. Celui-ci visait la responsabilité des compagnies

ferroviaires en ce qui a trait au transport des conteneurs imports-exports, à la suite d'une demande présentée par la Fédération maritime du Canada. L'ONT a constaté que le nouveau *Règlement sur la responsabilité du transport ferroviaire des marchandises* s'appliquerait au trafic en question, en l'absence d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur limitant la responsabilité.

Ententes de partage de voies

En août 1991, à la suite du dépôt d'une demande conjointe effectué par Norfolk et Western Railway Company, CSX Transportation Inc., l'Office a recommandé la sanction de trois ententes de partage de voies au gouverneur en conseil, conformément à l'article 98 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il a été convaincu que les ententes concernaient les opérations courantes et habituelles des compagnies de chemin de fer en cause. Trois ententes additionnelles, conclues entre le Canadien Pacifique et le Canadien National et Norfolk, Western et le CN-CP Niagara-Detroit Partnership, étaient à l'étude à la fin de l'année.

Questions reliées aux passagers

La Direction générale s'occupe de régler les différends au sujet des tarifs et des niveaux de service du transport des passagers, rend des décisions sur les questions liées à l'interruption de services pour les passagers et recommande l'approbation d'ententes de partage de voies entre VIA Rail et une compagnie hôte de transport ferroviaire de marchandises.

En 1991, l'Office a rendu publique une décision concernant un appel déposé en vertu de l'article 290 de la *Loi sur les chemins de fer* au sujet des tarifs pour les passagers. À propos de l'appel présenté par Transport 2000 au sujet d'augmentations apportées au tarif de base et aux frais de VIA concernant le service de wagons-lits à l'ouest de Montréal, l'ONT en est venu à la conclusion, en janvier, que ces tarifs ne portaient atteinte en aucune façon à l'intérêt public. L'ONT étudie présentement un appel semblable présenté au sujet du Canrailpass, un laisser-passer offert seulement aux étrangers résidant au Canada, à certaines conditions. Cet appel a été présenté par l'hon. H. Gray et M. P. Langan.

L'Office a aussi rendu une décision quant à une plainte relative au non-respect par VIA Rail de ses obligations de transporteur public. En mai, l'ONT a rejeté un appel présenté par un voyageur, n'ayant trouvé aucune preuve selon laquelle des retards dans le service découlaient de la négligence de VIA.

Tarifs aériens internationaux

L'ONT est responsable de l'application des dispositions des conventions internationales et du *Règlement sur les transports aériens* relatifs au dépôt et à l'acceptation des tarifs, des prix, des termes et des conditions du transport aérien international.

Le 15 octobre 1991, la Direction générale a entrepris le dépôt électronique des tarifs, remplaçant en grande partie le dépôt manuel sur imprimé. Ce système permet d'épargner beaucoup de temps et d'argent et aux transporteurs aériens, de réagir plus rapidement face aux conditions du marché; le Canada est ainsi en mesure de remplir ses obligations sur le plan international en respectant des délais réglementaires serrés. Grâce au système de dépôt électronique des tarifs, les délais d'exécution sont plus courts, les coûts pour l'industrie sont réduits, la paperasse est moins imposante et la position réglementaire est immédiatement accessible pour les parties intéressées; le gouvernement, l'industrie et le consommateur en sont les bénéficiaires. Le système électronique permet aussi à l'ONT d'aller de pair avec les transporteurs aériens, au même niveau que ses homologues des États-Unis et de la Grande-Bretagne qui, depuis peu, ont recours à ce système. Représentant 29 pays, la Commission européenne de l'aviation civile songe à y recourir en 1993; il est donc possible que, de cette façon, un grand nombre d'organismes administratifs de l'aéronautique soient reliées au moyen du système électronique.

En 1991, 137 974 pages de tarification ont été déposées à l'ONT concernant des tarifs en provenance ou à destination du Canada. L'écart par rapport aux chiffres de 1990 s'explique par la mise en application du système de dépôt électronique. Depuis la mi-octobre, un nombre total de 383 410 modifications aux dossiers contenus dans le système électronique ont été déposées. Quelques dépôts ont proposé des augmentations de tarifs, dont 42 qui ont fait l'objet d'un examen financier minutieux afin de s'assurer du bien-fondé des tarifs proposés.

L'Office a rendu des décisions dans 80 cas dont il avait été saisi à la suite d'enquêtes du personnel, de différends entre transporteurs ou d'avis et d'arrêtés émanant de gouvernements étrangers. De plus, il a statué sur 3 114 requêtes visant des permissions spéciales de déposer leurs tarifs sur préavis plus court que l'avis réglementaire. De ces requêtes, 2 721 ont été approuvées, 671 autres, sous certaines conditions,

292 ont été rejetées, 83 ont été retirées par les transporteurs et 18 sont en instance.

De concert avec d'autres directions générales de l'ONT et ministères fédéraux, la Direction générale offre ses services d'expertise et d'analyse sur des questions de tarification lors de la négociation d'accords bilatéraux de services aériens. En 1991, elle a pris part à la négociation de 10 ententes bilatérales de services aériens et à des discussions sur les tarifs avec l'Argentine, l'Autriche, le Brésil, la Bulgarie, l'Espagne, les États-Unis, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, le Royaume-Uni, Singapour et la Tchécoslovaquie. La Direction générale a aussi mis ses compétences à contribution dans la négociation d'accords de réservation de capacité et de partage de codes entre deux compagnies canadiennes et 22 compagnies aériennes de l'étranger.

La Direction générale a entrepris la révision des questions tarifaires dans le *Règlement sur les transports aériens*. Les modifications devraient être publiées dans la *Gazette du Canada* dans les derniers mois de 1992. Elle a aussi donné des conseils quant à la formulation de la politique et des règlements régissant les systèmes de réservation informatisés au Canada.

La Direction générale s'occupe de plaintes ayant trait à des différends qui surviennent entre des transporteurs ou des gouvernements étrangers au sujet de questions qui touchent le transport aérien international. En 1991, 22 plaintes ont été traitées. Au début de l'année, des augmentations du prix du carburant et la question des primes d'assurance en cas de guerre, découlant de la situation dans le golfe Persique, ont suscité des problèmes chez les transporteurs aériens. On a aussi procédé à l'examen de plaintes concernant, entre autres, des tarifs aériens non encore déposés mais annoncés et des rajustements du cours monétaire, effectués afin d'abaisser les tarifs aériens de certains transporteurs à la suite de l'appréciation du dollar canadien.

Plaintes sur les taux et service du transport aérien et maritime

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'ONT est chargé de faire enquête sur les questions liées à l'intérêt public lorsqu'il y a opposition à une proposition tarifaire publiée par une administration de pilotage. En octobre 1990, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des usagers se sont objectés en novembre. La Direction générale a donc mené une enquête approfondie comprenant l'analyse des opérations de plusieurs années; en novembre 1991, l'ONT a rendu une décision approuvant les augmentations tarifaires proposées.

En août 1991, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition tarifaire au sujet de laquelle des objections ont été déposées. L'ONT étudie présentement cette proposition.

L'une des principales responsabilités de la Direction générale, en vertu de la *LTN 1987*, est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations des prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada, ainsi qu'aux prix de base et aux augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur réception d'une plainte, l'Office examine les niveaux ou les hausses de prix pour s'assurer qu'ils ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public. Aucune plainte semblable n'a été reçue en 1991.

En vertu de l'article 59 de la *LTN 1987*, l'ONT est tenu d'enquêter, lorsqu'il reçoit une plainte écrite, sur les tarifs, les actes ou les omissions relatifs au transport des marchandises dont on estime qu'ils nuisent à l'intérêt public. Aucune demande de ce genre n'a été reçue en 1991.

La Direction générale a reçu et traité, en 1991, quelque 230 plaintes écrites de consommateurs et environ 800 plaintes et demandes verbales plus ou moins complexes concernant le transport aérien de passagers. Dans de tels cas, l'ONT joue le rôle de médiateur entre la compagnie aérienne et le consommateur lorsqu'il s'agit de questions intérieures, alors que pour les questions internationales, il voit à ce que les compagnies aériennes s'en tiennent à leurs tarifs. La Direction générale a été en mesure de prêter main-forte à un grand nombre de Canadiens. De même, elle a publié une brochure intitulée « Prenez l'air averti », qui informe les consommateurs de leurs droits et de la façon dont l'ONT et d'autres ministères gouvernementaux peuvent leur venir en aide. Le personnel a participé à un certain nombre d'expositions commerciales pour faire connaître la brochure et, à la suite de demandes, il en a distribué plus de 60 000 exemplaires.

Administration de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)* et des tarifs d'approvisionnement du Nord par voie maritime

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs maritimes qui déterminent les taux et les conditions du transport océanique mis de l'avant par leurs membres. Elles sont soustraites à l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* lorsqu'elles se conforment à certaines dispositions de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (*LDCM*). L'ONT s'acquitte de ses responsabilités administratives de la *LDCM* en constituant des dossiers sur les tarifs appliqués et en conservant un registre des ententes conclues.

En 1991, la Direction générale a examiné quelque 15 ententes de conférences maritimes et 30 modifications à ces dernières, tout en prenant part à des discussions interministérielles sur différentes questions liées à la *LDCM de 1987*.

La partie V de la *LTN de 1987* s'applique à l'approvisionnement des localités du Nord par voie maritime, le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'Arctique occidental. Les transporteurs autorisés sont tenus de déposer leurs tarifs, lesquels sont examinés, analysés et portés à l'attention de l'ONT, qui a le choix de les accepter, de les rejeter ou d'imposer toute autre mesure jugée nécessaire. En 1991, 19 tarifs ont été examinés et analysés; aucun d'entre eux n'a été jugé injuste ou déraisonnable. Cependant, une modification de tarif a été rejetée lorsqu'il a été établi qu'elle contrevenait au paragraphe 218 (3) de la *LTN de 1987*, c'est-à-dire que le transporteur imposait des taux absents de sa grille tarifaire. Trois plaintes officielles au sujet de questions tarifaires concernant le réseau de l'Athabaska ont été déposées et ont fait l'objet d'une enquête. Ces plaintes concernaient MacDonald Marine Transport Ltd. et A. Frame Contracting Ltd. Une vérification des états financiers de A. Frame Contracting Ltd. a été effectuée afin de s'assurer que le rapport annuel du transporteur maritime était conforme au *Règlement sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord*.

Fusions et acquisitions

Quiconque projette d'acquérir des intérêts dans une entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement, ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel dépassant 10 millions de dollars, doit, en conformité avec la partie VII de la *LTN de 1987*, aviser l'ONT de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la *Gazette du Canada* un avis public à cet effet. Si un tel projet d'acquisition est contesté devant l'ONT, au cours des 30 jours suivant la publication de cet avis, l'ONT doit mener une enquête. Par la suite, il peut rejeter le projet d'acquisition s'il juge qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

En 1991, l'ONT a publié 10 avis sur des projets d'acquisition (cinq touchant des entreprises de transport aérien, trois autres, des entreprises de camionnage, et deux autres touchant des entreprises de transport maritime). L'ONT a procédé à deux examens de projets d'acquisition.

L'Office a examiné un projet d'acquisition, par l'Oceanex Limited Partnership, des biens et des opérations de l'Ace-Atlantic Container Express Inc., ainsi que le projet d'acquisition, par l'Oceanex Holdings Limited Partnership, d'intérêts dans l'Oceanex Limited Partnership. À la suite de son examen, l'ONT a conclu, en mars 1991, que les projets d'acquisition n'allaient pas à l'encontre de l'intérêt public.

L'ONT a aussi examiné le projet d'acquisition de certains biens de Soundair Corporation, opérant sous le nom de Air Toronto, par 174590 Canada Inc., ainsi que celui de toutes les actions émises et en circulation à l'actif de 174590 Canada Inc. par Frontier Air Ltd., opérant sous le nom de Canadian Frontier. L'Office a rendu une décision, en septembre 1991, indiquant que, de son avis, ces projets d'acquisition n'allaient pas à l'encontre de l'intérêt public.

L'Office a aussi rendu cinq décisions à la suite de requêtes de personnes qui demandaient des éclaircissements sur les dispositions de la loi relative aux fusions et aux acquisitions.

En novembre 1989, le ministre a demandé à l'Office national des transports de participer à un groupe de travail interministériel sous la direction de Transports Canada. Ce groupe de travail est chargé d'élaborer une politique régissant l'administration des systèmes de réservation informatisés (SRI) des transporteurs aériens en service au Canada. L'Office sera chargé de l'administration et de l'application de ces règlements. Les SRI sont des entreprises commerciales, habituellement des agents de voyages, qui diffusent, au moyen de terminaux d'ordinateur et à l'intention des abonnés, l'information sur les horaires, les tarifs, les règles et les places disponibles pour les compagnies aériennes qui utilisent les systèmes.

Transports Canada a déjà consulté à deux reprises l'industrie et les parties intéressées. Étant donné la situation qui prévaut actuellement dans l'industrie

aérienne, comme les présentes discussions sur la libéralisation du transport aérien entre les États-Unis et le Canada et l'évolution constante des règlements américains en matière de SRI, il faut s'assurer que la politique englobe toutes les questions afférentes, de manière à ce que soient réalisés les objectifs fédéraux énoncés dans sa **Politique nationale en matière de transport**. Dès que la politique sur les SRI sera complétée, l'Office jouera un rôle de premier plan dans l'élaboration de règlements.

Programme de l'infrastructure ferroviaire

La Direction générale règle, dans le cadre du programme de l'infrastructure ferroviaire, les demandes et les plaintes concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Elle évalue les demandes et les plaintes déposées par les administrations routières, les compagnies de chemin de fer ou le public en tenant compte de l'utilité publique et des exigences ferroviaires. Elle décide également de la répartition, entre les parties, des coûts afférents et évalue l'impact environnemental des travaux d'infrastructure ferroviaire.

En 1990, après l'examen des mémoires reçus à la suite de la remise d'un projet de politique à plus de 800 parties intéressées, l'ONT a élaboré et adopté les *Lignes directrices relatives à la répartition des coûts pour les croisements étagés*. Celles-ci ont été beaucoup utilisées au cours de 1991. Non seulement l'Office les a-t-il utilisées, comme fondement pour les décisions dans les cas de différends au sujet des coûts d'un projet de croisements étagés, mais aussi les compagnies ferroviaires et les administrations routières, afin de faciliter leurs négociations avant le dépôt des demandes à l'ONT.

Pour aider davantage les parties adhérant à des projets d'infrastructure ferroviaire, la Direction générale a mis de l'avant un programme d'examen de tous les règlements afférents ayant trait à l'ingénierie et relevant de la compétence de l'Office. Ce programme comprend l'annulation des règlements périmés ou sans conséquence en vertu des lois et des politiques actuelles, la modification des règlements qui n'ont pas évolué au même rythme que les changements apportés à la législation et, dans la mesure du possible, le remplacement des règlements par des lignes directrices, afin d'accorder à l'industrie et à l'ONT plus de souplesse dans la gestion des projets d'infrastructure ferroviaire. Tous les changements envisagés ont été ou seront soumis aux compagnies de chemin de fer, aux administrations routières, aux ministères fédéraux et provinciaux, aux municipalités, aux entreprises d'ingénierie et aux particuliers; ce faisant, l'ONT s'assurera qu'il aura tenu compte de toutes les conséquences avant d'apporter quelque changement que ce soit.

L'année 1991 s'est aussi avérée la première année complète durant laquelle la Direction générale a eu recours aux méthodes d'évaluation environnementale qu'elle a définies en marge du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*. Ces méthodes permettent de s'assurer que les demandeurs ou les auteurs de propositions et l'Office tiennent compte des effets sur l'environnement de tout travail d'infrastructure ferroviaire nécessitant l'approbation de l'ONT. Pertinemment, l'Office a inclus dans ses arrêtés toutes les mesures recommandées pour atténuer les répercussions négatives importantes d'un projet sur l'environnement.

La rédaction d'une brochure est en cours afin de renseigner l'industrie sur le rôle de l'ONT dans les questions d'infrastructure ferroviaire, sur ses exigences environnementales et réglementaires, sur les méthodes à suivre et sur l'aide disponible pour résoudre les problèmes et répondre aux plaintes ayant trait à l'infrastructure ferroviaire.

En 1991, la Direction générale a traité 207 demandes reportées de l'année précédente ainsi que 214 nouvelles demandes. Cela a donné lieu à la publication de 222 arrêtés, à la conclusion de 87 autres, à la satisfaction des participants, tandis que 112 autres sont en instance. Les 222 arrêtés publiés se répartissaient de la façon suivante : 48 sur les croisements étagés, 146 sur les passages à niveau, quatre sur les passages à niveau de ferme, huit sur les traversées de pipelines, sept sur les autres types de passage et neuf sur la construction ou la modification de lignes de chemin de fer. En outre, la Direction générale a réglé 181 plaintes et demandes de renseignements à propos de l'infrastructure ferroviaire.

Les décisions ne sont rédigées que lorsque les parties demeurent sur leur position; dans de tels cas, l'ONT doit rendre lui-même ses propres décisions et en expliquer les motifs. L'ONT a dû fournir des justifications pour 40 des arrêtés émis l'année dernière. Selon les circonstances particulières à chaque cas, la répartition en fonction des bénéfices respectifs, l'ancienneté, l'interprétation d'ententes antérieures et la commodité pour le public ont été invoquées comme motifs.

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ

Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée et la sortie du marché des transporteurs, en ce qui a trait aux services et aux régions où la réglementation s'impose, afin de protéger l'intérêt des usagers des services de transport. Sur une base annuelle, elle doit assurer aussi le suivi de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent l'octroi de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle de l'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT, de même que par les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux ainsi que le suivi et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale comporte quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Enquêtes régionales et Analyse et Suivi de l'industrie.

La Direction générale assume la responsabilité fonctionnelle de ses employés à l'administration centrale, ainsi que ceux des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, les enquêteurs régionaux œuvrent au niveau des bureaux de district de l'ONT partout au Canada.

DÉLIVRANCE DES LICENCES

Services aériens intérieurs

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : pour obtenir une licence de transport de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir carte à la page 39), les transporteurs doivent être de citoyenneté canadienne, détenir une police d'assurance-responsabilité réglementaire et un certificat d'exploitation.

Délivrance des licences de services aériens dans le Nord : les exigences mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux services aériens à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir carte à la page 39), avec l'ajout d'une condition : chaque requête de licence doit faire l'objet d'un avis public. S'il y a opposition, l'ONT doit s'assurer que le nouveau service demandé n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité du niveau de service dans la zone désignée. L'Office a 120 jours pour rendre une décision à la suite d'une contestation. La Direction générale a traité 56 demandes de licence de services aériens intérieurs ayant soulevé des objections.

La Direction générale évalue de près les transporteurs afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences d'entrée sur le marché. Elle analyse, en particulier, les documents déposés par les transporteurs aériens éventuels se présentant comme étant Canadiens pour justifier leur citoyenneté canadienne.

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs autorisés au 31 décembre 1991	
Sud et Nord du Canada	269
Sud du Canada seulement	166
Nord du Canada seulement	7
Sud et Nord du Canada, et internationaux	314
Sud du Canada et internationaux	102
Nord du Canada et internationaux	1
Total	**859**
Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1991	
Sud du Canada	868
Nord du Canada	1 009
Total	**1 877**

Demandes de licences

Reportées de 1990	
Sud du Canada	24
Nord du Canada	86
Reçues en 1991	
Sud du Canada	61
Nord du Canada	303
Réglées en 1991	
Sud du Canada	60
Nord du Canada	222

Décisions et arrêtés

Décisions	359
Arrêtés	138

Avis publics

Demandes	269
Audiences	0

Déclarations de continuité des compétences	**794**

Services aériens internationaux

L'ONT émet des licences pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords aériens bilatéraux et les arrangements particuliers. Pour obtenir une autorisation le désignant comme transporteur canadien, un requérant doit posséder une police d'assurance-responsabilité et le document de l'aéronautique. S'il s'agit d'un transporteur étranger, il doit être désigné par le gouvernement de son pays. En fonction de l'intérêt public, l'ONT peut fixer les conditions relatives aux licences de services internationaux réguliers et, sur demande, étudier des requêtes de dérogation au Règlement.

L'ONT détermine les conditions que doivent respecter les transporteurs de vols affrétés internationaux, délivre les permis et accorde, sur demande, des dispenses relativement à certains permis et licences de vols affrétés internationaux.

Pour obtenir des permis d'exploitation de vols affrétés internationaux en provenance du Canada, les transporteurs aériens doivent, à l'heure actuelle, prouver à l'Office qu'ils garantissent les paiements anticipés reçus des affréteurs au moyen de garanties financières. En 1990 et en 1991, le personnel de l'ONT a entrepris un examen approfondi du *Règlement sur les transports aériens* en regard de la protection des accomptes anticipés par le transporteur aérien. Un grand nombre de parties intéressées ont été consultées et un projet d'amendement a paru dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 28 septembre 1991.

De nombreux amendements ont été proposés dans l'intention d'améliorer la garantie des accomptes anticipés au profit des affréteurs, des agents de voyages et du public voyageur. Il est suggéré de continuer d'exiger des transporteurs aériens qu'ils garantissent les accomptes anticipés au moyen de garanties financières; elles devront être déposées selon d'éventuelles formalités uniformes établies par l'Office. Les nouvelles ententes ont été rédigées de manière à assurer une garantie maximale des accomptes. Les demandes de permis seront déposées à l'Office 15 jours au moins avant un vol. Il faudra que les accomptes anticipés soient remis aux transporteurs aériens sept jours au moins avant un vol et les sommes d'argent seront garanties dès leur réception. Dans le cas du bris d'un aéronef ou de l'annulation d'un vol, des remboursements d'établissements financiers seront déposés dans un compte en fiducie établi par l'affréteur pour s'assurer que les sommes d'argent servent au paiement du service de transport de remplacement ou au remboursement des utilisateurs prévus. L'Office prévoit la mise en application des nouveaux amendements au début de 1992.

La Direction générale est toujours chargée des contrôles et des vérifications de l'assurance-responsabilité des transporteurs aériens afin de s'assurer que les voyageurs et le public sont dûment protégés. Le personnel de l'ONT veille à ce que seuls les transporteurs aériens possédant une assurance suffisante soient détenteurs d'une licence en règle. Le personnel de l'ONT est en voie de réviser le *Règlement sur les transports aériens* en regard de l'assurance-responsabilité. La révision vise à simplifier et à rationaliser les demandes de conformité ainsi qu'à s'assurer que les transporteurs exploitant des services aériens et détenant une licence de l'Office possèdent une assurance suffisante à tous les niveaux et en tout temps. Les amendements devraient paraître dans la partie I de la *Gazette du Canada* en 1992.

Statistiques internationales sélectionnées de 1991

Nombre de transporteurs autorisés et de licences

Transporteurs étrangers licenciés au 31 décembre 1991	973
Licences internationales détenues par des transporteurs étrangers et domestiques au 31 décembre 1991	1 669

Demandes de licences (services réguliers)

Reportées de 1990	5
En cours	51
Complétées	51

Demandes de licences (services non réguliers)

Reportées de 1990	30
En cours	163
Complétées	162

Décisions et arrêtés

Décisions	243
Arrêtés	86

Avis publics

Demandes	41
Audiences	0

Licences en dispense	**36**

Statistiques annuelles pour les demandes d'affrètement de 1991

Pour voyages avec réservation anticipée et à forfait

Demandes soumises	833
Permis accordés	650
Modifications	540

Pour voyages à forfait en provenance du Canada

Demandes soumises	115
Permis accordés	90
Modifications	90

Pour voyages avec réservation anticipée en provenance du Canada

Demandes soumises	117
Permis accordés	90
Modifications	29

Sans participation (voyageurs) en provenance du Canada

Demandes soumises	505
Permis accordés	504
Modifications	11

Sans participation (cargo) en provenance du Canada

Demandes soumises	1 341
Permis accordés	1 289
Modifications	21

À but commun en provenance du Canada

Demandes soumises	319
Permis accordés	420
Modifications	39

Voyageurs en provenance de l'étranger pour tous les types d'affrètement

Avis	504

Cargo en provenance de l'étranger (sans participation seulement)

Avis	1 384

Nombre total d'exemptions pour l'affrètement (tous les types)

686

Nombre total de demandes retirées (tous les types)

71

Nombre total de demandes rejetées (tous les types)

36

Services d'approvisionnement par eau dans le nord

La Direction générale s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités situées dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

Nombre de licenciés pour le transport maritime dans le Nord

au 31 décembre 1991	7

Une demande de licence pour le transport maritime dans le Nord a été reçue en 1991. Cette demande d'exploitation de service sur le lac Athabaska a été refusée.

Dispenses temporaires, cabotage, droits de douane et *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*

Selon la partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Sur demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, l'ONT entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite au ministère du Revenu ses recommandations touchant la disponibilité de navires convenables battant pavillon canadien. Elle fait aussi des recommandations analogues en ce qui a trait à l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage.

Dans les cas d'urgence, aux termes de la *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*, l'Office de répartition des approvisionnements en énergie consulte la Direction générale. L'ONT peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels qu'ils sont définis dans la *Loi d'urgence sur les approvisionnements en énergie*.

Nombre de demandes de dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçues en 1991	57
Agréées	49
Rejetées	1
Retirées	6
Autres	1

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques

La Direction générale s'occupe du traitement des demandes présentées par les compagnies ferroviaires en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, l'ONT s'assure que la compagnie ferroviaire en question possède l'assurance requise. Les certificats doivent être émis dans les 120 jours suivant la réception des demandes lorsque le demandeur possède l'assurance requise, à la satisfaction de l'Office. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la Direction générale veille à ce que ladite compagnie fasse paraître un avis public. Une fois les plaidoiries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert bien l'intérêt public.

En 1991, une demande pour un certificat d'aptitude a été reçue, mais elle a été retirée à la fin de l'année.

Aucune demande pour un certificat de nécessité et d'utilité publiques n'a été reçue.

Avis d'accord de cession de lignes de chemin de fer

La Direction générale traite les avis d'accords de cession de lignes ferroviaires lorsque ces avis sont déposés concurremment avec les demandes correspondantes de certificat d'aptitude. Par ses recommandations, elle indique à l'Office si la cession sert ou non l'intérêt public. Dès la réception de l'avis, l'Office a six mois pour approuver ou rejeter l'avis d'accord de cession.

Au cours de l'année, aucun avis d'accord de cession de ligne ferroviaire n'a été reçu concurremment avec une demande de certificat d'aptitude.

Délivrance des permis relatifs aux productoducs

La Direction générale traite les demandes de construction et d'exploitation de productoducs et formule des recommandations au ministre des Transports relativement à ces demandes de permis, au plus tard 120 jours après la parution de l'avis public. Ces recommandations spécifient également quels sont les conditions qui devraient être incluses dans le permis en fonction de la sécurité et de l'impact environnemental du productoduc.

Au cours de l'année, aucune demande de permis relatif aux productoducs n'a été déposée.

Analyse et suivi

De 1988 à 1991, l'ONT doit procéder à un examen annuel de l'application de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, de la *Loi sur les chemins de fer* modifiée, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, de la *Loi sur les transports routiers* et de toute autre loi du Parlement touchant la réglementation d'un mode de transport relevant de la responsabilité du ministre des Transports. La Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a reçu pour mission d'effectuer ces examens.

Lors de ces examens, la Direction générale doit tenir compte des objectifs de la politique globale de l'Office. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :

- les modifications des tarifs des transporteurs;
- les changements du niveau du service fourni par les transporteurs aux expéditeurs et aux voyageurs;
- les changements au niveau de la structure et de l'efficacité de l'industrie des transports, notamment le nombre de transporteurs qui ont commencé et qui ont cessé leurs opérations;
- les changements concernant les niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports;
- les délais nécessaires pour l'étude des demandes, plaintes ou autres questions soumises à l'Office en vertu de toute loi fédérale;
- la portée des articles 134 à 142 de la *LTN de 1987* sur les recettes, les investissements en immobilisation et les niveaux de service des compagnies ferroviaires;
- toute autre question soumise par le ministre à l'Office.

Examen annuel

En 1991, la Direction générale a mené le troisième examen annuel de l'ONT, couvrant l'année 1990. Le rapport a été rendu public et distribué. La Direction générale a également établi divers procédés nécessaires au recueil de toute information pertinente devant être abordée dans les examens annuels de l'Office sur les événements, les faits et les questions qui ont marqué l'industrie du transport et qui portent sur les utilisateurs de ses services au cours de 1991.

Pour mener à terme l'examen annuel de 1990 de l'Office, la Direction générale a tenu des réunions avec un grand nombre d'entreprises, d'associations, de groupes représentant l'industrie, d'entreprises de transport ainsi qu'avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Elle a analysé en profondeur les renseignements les plus récents sur le transport, provenant du gouvernement et de l'industrie; les résultats d'un vaste programme d'enquêtes mené par la Direction générale ont servi à compléter les sources d'information institutionnelles et à obtenir une meilleure compréhension de l'évolution des divers modes de transport.

Pour la quatrième année, la Direction générale s'est beaucoup attardée au champ d'application de son programme d'enquêtes. Des listes de distribution ont été soigneusement mises à jour et réajustées afin d'améliorer sa portée à l'échelle sectorielle et

régionale. Les questionnaires servant aux diverses enquêtes ont été minutieusement révisés de manière à ce que l'information sur les plus récentes innovations dans le secteur du transport soit recueillie. Le programme d'enquêtes de la Direction générale a été mené auprès des expéditeurs, des transitaires, des exploitants de ports maritimes, des conférences maritimes, des usagers des services aériens, des agents de voyage et des localités du Nord. La Direction générale a aussi interviewé des dirigeants de quelque 130 transporteurs routiers; ces entrevues ont été complétées par des consultations menées auprès des associations nationales, provinciales et régionales de camionnage, ainsi que des bureaux de licences provinciaux.

Des voyages dans le Nord ont été entrepris pour consulter les expéditeurs nordiques qui utilisent les services maritimes d'approvisionnement dans les réseaux de l'Athabaska et du Mackenzie ainsi que les transporteurs offrant ces services. Dans le cas des services aériens du Nord, un échantillon de transporteurs, de voyageurs, d'expéditeurs et de dirigeants de la communauté a aussi été consulté.

Grâce à la collaboration des divers dirigeants d'associations, de l'industrie et du gouvernement, la Direction générale a été en mesure d'aborder et de saisir les plus récentes tendances dans le secteur du transport.

Enquêtes régionales

La Direction générale est chargée de l'administration d'un programme à trois volets visant à inciter les compagnies de transport à respecter la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Six bureaux régionaux, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse et Vancouver, se chargent de l'application du programme. De la région de la Capitale nationale, un petit groupe de l'administration centrale assure leur soutien.

Le programme lui-même se divise en trois volets :

- Le Programme de la vérification périodique des transporteurs (PVPT)
- Le Programme des enquêtes ciblées (PEC)
- Les Projets régionaux spéciaux (PRS)

Le Programme de vérification périodique des transporteurs (PVPT) est un système de vérification fondé sur le risque, conçu pour s'assurer que tous les transporteurs titulaires d'une licence délivrée par l'ONT font l'objet d'une vérification périodique par un enquêteur. Le nombre de transporteurs soumis à l'inspection, le facteur de risque attribué à chaque compagnie et les ressources humaines et financières disponibles déterminent la fréquence des vérifications. C'est l'administration centrale qui établit le calendrier des vérifications après consultation auprès des enquêteurs.

Le PVPT touche les transporteurs aériens établis au Canada, les exploitants de services maritimes d'approvisionnement dans le Nord et les opérateurs de productoducs. Les vérifications visent particulièrement les infractions à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et au *Règlement sur les transports aériens*. On cherche surtout à déceler les irrégularités sur le plan des assurances et à repérer les exploitants qui n'ont pas de certificats d'exploitation valides de Transports Canada. Il est prévu que soit élargi la portée du programme pour englober l'application du règlement concernant le transport des personnes handicapées dès qu'il aura été adopté.

Le Programme des enquêtes ciblées porte sur les transporteurs soupçonnés d'illégalités. Les enquêtes ciblées sont normalement menées à la suite d'information reçue ou d'observations faites par un enquêteur au cours de vérifications périodiques. La plupart de ces enquêtes visent des transporteurs exploitant sans licence un service aérien offert au public ou des transporteurs titulaires de licences contrevenant aux conditions de leurs licences. Dans les deux cas, c'est le public qui est pris en otage puisqu'il est fort probable que les assurances du transporteur, si jamais il en détient, ne seraient pas valides en cas d'accident. Ces activités illégales placent aussi le transporteur titulaire d'une licence, qui respecte la loi, en situation désavantageuse par rapport à ses concurrents qui opèrent dans l'illégalité.

Quand les soupçons s'avèrent fondés, le cas est normalement confié à la GRC qui s'occupe des poursuites.

Les projets spéciaux contiennent un volet éducatif pour le public, d'autres organismes d'application de la Loi, comme la GRC et Douanes Canada, et certains organismes provinciaux tels les ministères des ressources naturelles. Ce volet du programme comprend les différentes tâches, étrangères au contrôle d'application de la Loi, que les employés de districts sont appelés à effectuer occasionnellement, notamment apporter un soutien lors des sondages annuels, retracer les transporteurs inactifs ou apparemment inactifs, livrer des lettres et des avis juridiques, etc.

La Direction générale continue de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC dans le cadre des enquêtes menées en vertu des parties II et V de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de ses règlements d'application. De plus, elle collabore étroitement avec Revenu Canada (Douanes et Accise) sur des questions touchant les vols transfrontaliers. Soucieux de coordonner les efforts dans ce domaine, l'Office a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle de l'application de la Loi.

Les données suivantes se rapportent à la période comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 1991 :

PVPT

Vérifications périodiques terminées	265
Infractions répertoriées	141

PEC

Enquêtes ciblées terminées	181
Infractions répertoriées	104

PRS

Demandes de renseignements	1 816
Ateliers et séances d'information	71

Accords de services aériens internationaux

La Direction générale étudie, évalue et soumet des recommandations en matière d'exploitation de services aériens internationaux, en vue des négociations bilatérales touchant les services aériens. Elle maintient et élabore un système automatisé d'information sur les accords bilatéraux. Avec d'autres ministères, la Direction générale participe à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que confèrent à l'Office les accords ou la Loi en tant qu'administration de l'aéronautique du Canada chargée de la réglementation économique. La Direction générale consulte les administrations étrangères de l'aéronautique responsables de la réglementation économique des services internationaux et défend, d'un point de vue réglementaire, les intérêts du Canada aux réunions de l'aviation civile internationale.

En 1991, la Direction générale a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international. Elle a soutenu l'ONT dans ses fonctions administratives de l'aéronautique canadienne aux termes des accords de transport aérien bilatéraux et du *Règlement sur les transports aériens*. Dans ce cadre, la Direction générale a examiné un certain nombre d'accords commerciaux de services aériens se rapportant au partage de codes, aux réservations de capacité, à la location avec équipage, au partage des recettes et au volume. Elle a participé à d'autres activités destinées à assurer une mise en œuvre et une administration harmonieuses des accords. La Direction générale a notamment échangé des renseignements tels que données statistiques, types de représentation des services aériens, taxation, douanes, les ventes et transfert de fonds. Elle a également représenté l'ONT lors des pourparlers bilatéraux avec 12 pays, soit la France, la Bulgarie, l'Italie, les États-Unis, Singapour, le Royaume-Uni, l'Espagne, la Grèce, le Brésil, le Luxembourg, l'Argentine et la Tchécoslovaquie.

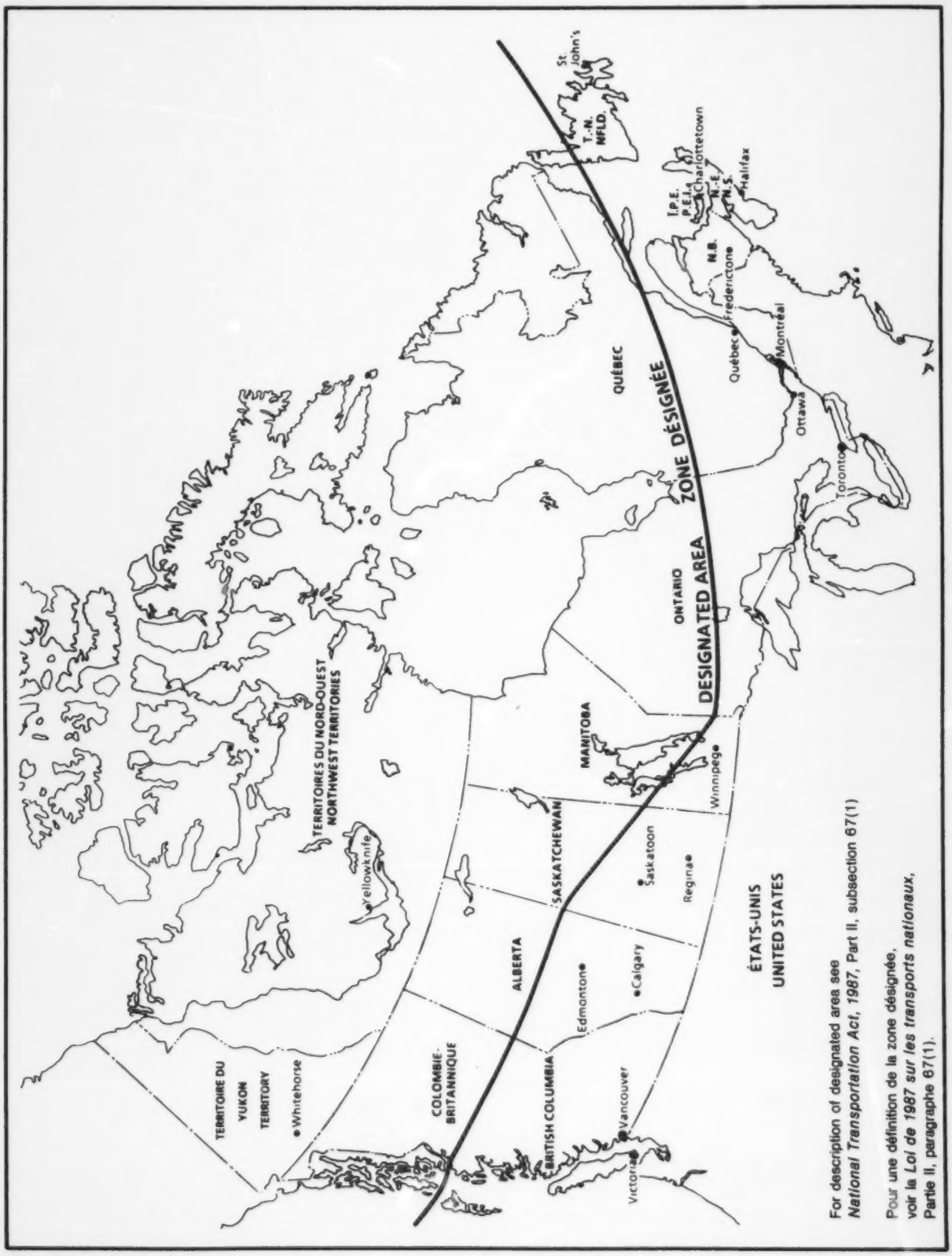
La Direction générale conseille Transports Canada sur les procédés à privilégier pour le traitement des demandes au moyen des avis tout-cargo. Elle a aussi fourni des avis sur des questions comme les investissements étrangers potentiels dans les compagnies aériennes canadiennes, les effets des négociations commerciales multilatérales du GATT sur les initiatives en matière de services, l'Accord de libre-échange nord-américain ainsi que les protocoles et les conventions sur les limites de responsabilité des compagnies aériennes. La Direction générale était représentée au sein d'un groupe de travail interministériel, présidé par Transports Canada, qui a travaillé à l'élaboration d'une politique et de règlements concernant les systèmes de réservation informatisés. Elle a aussi agi comme conseillère, au sein de l'ONT, à propos de la politique de réglementation, des licences et de toute autre question reliée au contrôle de l'application.

La Direction générale collabore étroitement avec les organismes de réglementation étrangers en vue de faciliter les vols affrétés et uniformiser les règles en ce domaine. En 1991, ce travail a consisté en l'administration d'ententes conclues au cours de l'année avec la France en regard des vols affrétés et de la classification, en collaboration avec les autorités allemandes, des règlements canadiens visant le transport de marchandises ou les vols affrétés de passagers. À la suite de consultations avec les administrations aériennes du Royaume-Uni, on a convenu d'une entente pour uniformiser les règles régissant les vols affrétés entre le Canada et le Royaume-Uni.

La Direction générale continue d'appuyer la participation du Canada à des forums internationaux comme le Conseil et le Comité des transports aériens

de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, elle a participé à la préparation de la réunion du comité de statistiques de l'OACI, en plus d'organiser et de présider le travail de deux comités interministériels sur les activités de l'OACI en l'occurrence, le Comité national de la facilitation et le Comité des activités de l'OACI relatives au droit aérien international.

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



For description of designated area see *National Transportation Act, 1987*, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée, voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, Partie II, paragraphe 67(1).

DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

La Direction générale des subventions au transport gère des programmes fédéraux ayant trait aux prix statutaires, aux paiements de subventions pour des services de transport ferroviaire, au contrôle des coûts ferroviaires et à la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. La Direction générale vérifie la comptabilité ferroviaire et les dossiers financiers pour déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services déficitaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les investissements ferroviaires et les niveaux de dépenses pour le transport du grain de l'Ouest.

Ces attributions découlent de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

En 1991, des subventions totalisant 793,3 millions de dollars, dont la ventilation est exposée ci-dessous, ont été versées sous l'égide de la Direction générale.

- 779,2 millions de dollars en paiements de soutien financier afin de réduire les coûts du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens.
- 8,4 millions de dollars pour compenser les pertes financières conséquentes à l'exploitation d'embranchements ferroviaires maintenus à titre de services publics.
- 5,7 millions de dollars pour compenser les pertes qu'ont subies les services de transport ferroviaire de passagers autres que ceux de VIA Rail.

D'autres démarches entreprises sont décrites ci-dessous :

- En 1991, le CN a reçu l'autorisation d'abandonner 164 milles, soit 0,8 p. cent de la longueur totale de ses lignes. Le CP a abandonné 247 milles, soit 1,3 p. cent de la longueur totale de ses lignes au cours de l'année.

- Le calcul du barème annuel 1991-1992 pour le transport du grain de l'Ouest a été publié en avril 1991. Le calcul du barème de 1991 des produits dérivés du colza, lequel a été publié en décembre 1990, a été en vigueur le 1er janvier 1991. Le barème de 1992 des produits dérivés du canola a été publié en décembre 1991.

- La Direction générale a terminé la première année d'un examen d'une durée de trois ans des directives de l'Annexe « A ». Elle a établi les tarifs mensuels normalisés, en vigueur en 1992, pour l'entretien régulier et normal de passages à niveau. Au cours de 1992, la Direction générale procédera à l'examen des taux imposés pour la construction de passages à niveau.

La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Rationalisation du réseau ferroviaire, de la Gestion des programmes et coordination, des Prix et des paiements et, enfin, celle des Services de vérification. En plus de son personnel à l'administration centrale, la Direction générale compte trois employés des Services de vérification au bureau régional du Québec à Montréal.

RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Abandon de lignes ferroviaires

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes de chemin de fer. En vertu de la loi, les compagnies ferroviaires peuvent abandonner un maximum de quatre pour cent de la longueur totale de leurs lignes. Avant de rendre sa décision, l'Office doit tenir compte d'un grand nombre de facteurs, notamment la rentabilité actuelle et future de la ligne, les besoins en services de transport des expéditeurs, la gestion des coûts ferroviaires et la réduction des subventions fédérales.

L'abandon de lignes de chemin de fer peut prêter à la controverse. L'ONT est conscient de l'importance capitale que revêt la consultation des parties intéressées afin de gérer efficacement le volet de cette activité.

En 1991, le CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 573 milles de voie, soit trois pour cent de la longueur totale de son réseau. En fonction de la règle du quatre pour cent, des déterminations à l'égard des lignes ont été définies comme suit :

- une autorisation d'abandon a été accordée pour 142 milles, soit 0,7 p. cent, en 1991;

- une autorisation d'abandon a été accordée pour 138 milles, soit 0,7 p. cent, mais ont été maintenus en exploitation par décret du gouverneur en conseil;

- une autorisation d'abandon a été accordée pour 56 milles, ou 0,3 p. cent, en 1992;

- un ordre de poursuite de l'exploitation ou un rejet de la demande a été rendu pour 168 milles, ou 0,9 p. cent;

- un total de 47 milles, ou 0,3 p. cent, a été reporté pour étude en 1992, y compris un cas devant la Cour fédérale d'appel et deux cas dont l'étude devra être complétée en 1992 en conformité avec les délais statutaires définis.

Quant aux lignes auparavant protégées en vertu d'un décret du conseil et exclues de la règle de quatre pour cent, des déterminations ont été définies comme suit :

- un ordre d'abandon a été rendu pour 22 milles, soit 0,1 p. cent, en 1991.

En 1991, le CP a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 285 milles de voie, soit 2,2 p. cent de la longueur totale de son réseau. En fonction de la règle du quatre pour cent, des déterminations à l'égard des lignes ont été définies comme suit :

- un ordre d'abandon a été rendu pour 167 milles, soit 1,3 p. cent, en 1991;

- un ordre d'abandon a été rendu pour 13 milles, soit 0,1 p. cent, en 1992.

Quant aux lignes auparavant protégées en vertu d'un décret du conseil et exclues de la règle de quatre pour cent, des déterminations ont été définies comme suit :

- un ordre d'abandon a été rendu pour 80 milles, soit 0,6 p. cent, en 1991;

- un total de 25 milles, ou 0,2 p. cent, a été reporté pour étude en 1992 en conformité avec les délais statutaires définis.

Demandes de cession

En 1991, l'ONT a approuvé l'étude de deux demandes de cession entreprise en 1990. La première cession concerne la vente de la subdivision Coronation et d'un segment de la subdivision Lacombe du CP à la Central Western Railway et la seconde, la vente d'un

segment de la subdivision Taschereau du CN et des subdivisions de Kapuskasing et Pagwa du CN à la Ontario Northland Transportation Commission.

Au cours de l'année, l'Office a reçu deux nouvelles demandes de cession de voies. Le CN a demandé la permission de céder ses subdivisions Exeter et Goderich à la Goderich-Exeter Railway Company. La compagnie de Chemin de fer de jonction de Napierville a demandé la cession de sa ligne allant de Delson, au Québec, à la frontière internationale, à la Atlantic and North West Railway Company. Les deux compagnies sont des filiales du CP.

L'Office a approuvé la demande du CN quant à la cession de la subdivision de Goderich et terminera l'étude du cas de Napierville en 1992.

Autres questions

L'Office a reçu 15 nouvelles demandes pour déterminer si certaines lignes ferroviaires étaient des embranchements, des épis, des voies d'évitement ou d'autres types de voie. Il a fait des déterminations dans 11 cas tandis que les quatre autres demandes ont été reportées à 1992. En outre, l'Office s'est prononcé sur quatre des sept demandes de détermination de voies qui avaient été reportées des années précédentes. Les trois dernières demandes ont été reportées à 1992.

En 1991, l'Office a reçu 35 demandes d'enlèvement de gares et 25 d'entre elles ont été étudiées. Les 10 autres demandes ont été reportées à 1992. Soixante et une demandes reportées de 1990 ont aussi été réglées en 1991.

Prix et versements - Grain de l'Ouest

Le barème annuel de l'ONT fixe les frais totaux de transport ferroviaire du grain entre différents points d'expédition des Prairies et des ports canadiens d'exportation. Pour chaque point, le prix total est divisé pour établir d'une part le prix que la compagnie ferroviaire demande aux producteurs et, d'autre part, la proportion qui sera versée sous forme de subvention du gouvernement fédéral. La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (*LTGO*) détermine la façon de calculer ces barèmes et d'indemniser les compagnies de chemin de fer.

Au printemps de 1991, l'ONT a publié le barème annuel pour la campagne agricole de 1991-1992. Ce dernier a été obtenu en indexant les coûts de l'année de référence 1988 à l'aide d'un indice composite des prix et d'une prévision du tonnage fournie par l'Office du transport du grain. L'indice tient compte de l'augmentation annuelle de tous les frais ferroviaires incluant la main-d'œuvre, le carburant, le matériel et les coûts d'immobilisation. Au début de 1991, des représentants de l'industrie ont eu l'occasion de discuter du rapport de consultation du barème de 1991-1992.

En 1991, les versements de subventions au CN, au CP, à la BC Rail, à la Central Western Railway et à la Southern Rails Cooperative, en vertu de la *LTGO*, ont réduit de 779,2 millions de dollars les coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs. Ces versements ont exigé le traitement de quelque 470 000 réclamations de mouvements de wagon ferroviaire, par l'entremise de programmes et de banques de données informatisés, ainsi que d'un important processus de validation sur le terrain.

En 1991, il y a eu une prolongation de l'entente conclue entre l'Office et Transports Canada visant les subventions des mouvements de wagons ferroviaires devant être versées à la Southern Rails Cooperative Limited. La fin de cette entente, initialement prévue pour le 31 juillet 1991, a été prolongée d'une autre campagne agricole et se terminera ainsi le 31 juillet 1992.

En 1991, l'ONT a également déterminé le rajustement limitant la part des expéditeurs, lequel protège les expéditeurs pendant les années où les prix du grain sont bas, et a émis un arrêté désignant les embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1991-1992.

Examen de la politique agro-alimentaire

En juin 1991, le personnel de l'Office a émis un document en réponse au document de travail sur l'efficacité du transport du grain de l'Ouest, présenté par les dirigeants d'Agriculture Canada, de Transports Canada et de l'Office du transport du grain. Le document de travail a été distribué aux fins de consultations menées auprès de l'industrie dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire par Agriculture Canada.

L'étape de la consultation a fourni au personnel de l'ONT l'occasion de signaler les difficultés auxquelles se heurteraient les expéditeurs de grain s'ils devaient s'engager dans une formule tarifaire à long terme. Le personnel a aussi déclaré que les propositions, contenues dans le document de travail, au sujet de l'accélération du processus d'abandon des lignes de chemin de fer limiterait de façon injuste les droits des

inter- venants à exprimer leurs préoccupations auprès le l'Office.

En 1992, on s'attardera sans doute davantage sur ces points et d'autres, tel que le mode de paiement des subventions du Nid-de-corbeau, par des consultations continues dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire.

Vérification des investissements et des dépenses dans le transport du grain de l'Ouest

En vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, l'ONT examine et vérifie les dépenses d'entretien liées au transport ferroviaire sur les embranchements tributaires du transport du grain, ainsi que les investissements des compagnies de chemin de fer dans les installations et l'équipement destinés au transport du grain de l'Ouest. Ces activités ont pour but d'assurer le « maintien d'un réseau ferroviaire fiable et efficace, adapté à l'évolution des besoins futurs en matière de transport du grain ». Les rapports annuels sur ces activités sont acheminés au ministre des Transports.

En 1991, l'objectif consistait à accroître la portée du programme et à fournir une information plus complète et circonstanciée de ces activités. Cette initiative s'est traduite par une amélioration de l'information sur les activités ferroviaires, une plus grande couverture par l'ONT des réunions des producteurs et un resserrement des vérifications et de la surveillance.

En 1991, l'Office a fait rapport au ministre à propos de la vérification des investissements réels des compagnies ferroviaires pour 1990 et de l'évaluation des plans généraux d'investissement pour 1991 et 1992. L'Office a aussi fait rapport sur les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain en 1989.

Au début des années 1980, le réseau de transport du grain du Canada s'était détérioré, rendant le service inadéquat. Le gouvernement fédéral a alors adopté la *Loi de 1984 sur le transport du grain de l'Ouest* et introduit le programme de remise en état des embranchements. La *LTGO* assurait aux compagnies ferroviaires des rendements attrayants sur le transport du grain destiné à l'exportation. En retour, les transporteurs assumaient la responsabilité d'un programme d'investissement massif de capital dans l'infrastructure d'une grande ligne ferroviaire.

Les programmes de contrôle du grain de l'Ouest de la Direction générale fournissent au ministre des Transports des renseignements stratégiques sur l'état des réseaux ferroviaires du Canada. Le niveau des investissements et des dépenses est vérifié et évalué, et des prévisions sont analysées. Les rapports de contrôle de l'Office permettent au ministre de prendre les mesures appropriées pour assurer un service adéquat.

Embranchements et paiements pour les services de transport ferroviaire de passagers

En 1991, l'ONT a effectué des déterminations définitives et anticipées totalisant une somme globale de 8,4 millions de dollars pour le paiement de subventions destinées aux embranchements ferroviaires déficitaires, et de 5,7 millions de dollars pour les services de transport de passagers autres que VIA Rail.

Un paiement final de subvention destiné à un embranchement a été versé au CP pour l'année 1988.

Les paiements définitifs pour le transport de voyageurs au Chemin de fer *QNS & L* ont été effectués pour les années 1988 et 1989. Un paiement identique a été effectué à l'Algoma Central Railway en conformité avec ses opérations en 1987.

Frais facturés à VIA Rail Canada

L'Office fait rapport au ministre des Transports en fournissant les déterminations des frais engagés par le CN et le CP pour des services fournis à VIA Rail. Ces frais sont calculés selon le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et effectués conformément aux ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires.

Le CP et VIA Rail ont négocié des ententes particulières pour tous les services fournis après le 14 janvier 1990. Celles-ci ont été conclues hors du cadre des ententes d'exploitation et, par conséquent, sont exemptes de toute vérification par l'ONT. Au cours de la prochaine année, l'ONT compte faire rapport au ministre des Transports de ses déterminations des frais facturés par le CP pour 1989 et pour les 14 premiers jours de 1990. Aucune présentation de frais supplémentaires n'est prévue de la part du CP.

La présentation par le CN de ses frais facturés à VIA Rail en vertu de l'entente d'exploitation devrait se poursuivre. Au cours de 1992, des analyses et des

rapports sur les frais facturés par le CN en 1989 et 1990 seront effectués.

TABLEAU 1

PAIEMENTS, 1991
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada $	Canadien Pacifique Limitée $	BC Rail Limited $	Central Western Railway $	Southern Rails Cooperative Limited $	Total $
Décembre 1990	28 067 237,80	28 439 580,21	145 657,14	132 751,29	34 000,04	56 819 226,48
Janvier 1991	26 544 076,45	25 517 851,95	238 508,51	158 344,01	25 047,22	52 483 828,14
Février	28 465 624,09	28 643 739,57	176 089,50	140 950,21	25 607,16	57 452 010,53
Mars	30 254 133,77	22 266 951,75	161 808,62	108 818,39	21 117,73	52 812 830,26
Avril	45 652 125,73	32 681 348,56	221 832,15	227 486,35	50 252,87	78 833 045,66
Mai	43 604 569,87	38 148 536,53	204 107,80	211 211,87	46 267,74	82 214 693,81
Juin	35 903 908,89	35 945 472,59	286 459,57	290 647,63	35 718,43	72 462 207,11
Juillet	44 031 142,52	44 041 978,64	228 978,15	238 829,75	40 438,99	88 581 368,05
Août	31 573 404,33	26 390 937,46	142 788,82	177 373,11	32 704,88	58 317 208,60
Septembre	21 610 808,44	19 347 649,85	105 941,87	114 773,71	5 466,82	41 184 640,69
Octobre	29 447 432,01	29 725 547,59	274 136,29	108 993,77	31 282,95	59 587 392,61
Novembre	37 816 905,17	40 112 509,29	330 221,07	187 029,68	43 404,94	78 490 070,15
Total	**402 971 369,07**	**371 262 103,99**	**2 516 529,49**	**2 097 209,77**	**391 309,77**	**779 238 522,09**

Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux et au Canadien Pacifique Limitée en décembre 1990 conjointement avec les paiements versés en janvier, février et mars 1991 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemins de fer.*

Le mois de janvier 1991 comprend le paiement de l'acompte à la Central Western Railway à l'égard de la campagne agricole 1989-1990 se terminant le 31 juillet 1990.

Le mois de juillet 1991 comprend les paiements définitifs de l'accompte à la Compagnie des chemins de fer nationaux, au Canadien Pacifique Limitée et au BC Rail Limited à l'égard de la campagne agricole 1990-1991 se terminant le 31 juillet 1991.

TABLEAU 2

PAIEMENTS POUR 1990 VERSÉS AU 31 DÉCEMBRE 1991
LOI SUR LES CHEMINS DE FER* ET *LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Type de paiements	Total $
Loi sur les chemins de fer	
Article 270[1]	
(Service de trains de voyageurs)	5 248 714
Loi de 1987 sur les transports nationaux	
Article 178[2]	
(Embranchements)	14 266 777
TOTAL	**19 515 491**

[1] Montant payé pendant 1991 pour acquitter des dettes encourues avant 1990.
1987 – (172 019 $)
1988 – 879 442 $
1989 – 900 518 $

[2] Montant payé pendant 1991 pour acquitter des dettes encourues avant 1990.
1988 – 1 013 307 $

TABLEAU 3

ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1991
ABANDON D'EMBRANCHEMENT

Compagnie/ Embranchement	Entre les points millilaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
Nouvelle-Écosse				
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42,25-109,07	66,82	251-R-1991 91/05/16	Abandon le 15 juin 1991.
Nouveau Brunswick				
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55,6-56,1	0,5	1991-R-9 91/01/09	Abandon le 8 février 1991. Sursis provisoire.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0,0-20,4 104,6-105,8	21,6	1991-R-10 91/01/09	Abandon le 8 février 1991. Sursis provisoire.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0,0-51,5	51,5	1991-R-11 91/01/09	Abandon le 8 février 1991. Sursis provisoire.
CP Shogomoc/Gibson	Newburg-Upper Kent 54,2-88,5 Newburg-Southampton Jct. 0,0-22,0	56,3	1991-R-288 91/06/03	Abandon du p.m. 75,96 au p.m. 88,5 le 3 juillet 1991. Abandon du p.m. 54,2 au p.m. 75,96 et du p.m. 0,0 au p.m. 22,0 le 31 décembre 1991. Sursis provisoire.
Québec				
CP Beebe	Beebe Junction-Frontière 32,9-34,99	2,09	1991-R-570 91/12/11	Abandon le 10 janvier 1992.
CN Chandler	Ste.Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	1991-R-60 91/02/05	Abandon le 5 février 1992. Arrêté annulé par le gouverneur en conseil.
CN Granby	Clough-Marieville 15,57-38,70	23,13	1991-R-375 91/07/18	Maintien en exploitation.
CN Montmagny[1]	Harlaka-St. Romuald 111,35-119,12	7,77	1991-R-170 91/04/03	Abandon le 3 avril 1992.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
CP St. Gabriel	Joliette-St-Felix-de Valois 7,1-17,8	10,7	1991-R-33 91/01/25	Abandon le 25 décembre 1991.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2,62-36,50	33,88	62-R-1991 91/02/07	Rejeté.
CP Waltham	Wamo-Wyman 1,0-34,0 y compris l'embr. Hilton Mines	37,7	1991-R-104 91/02/27	Abandon le 29 mars 1991.
Ontario				
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	1991-R-239 91/05/16	Abandon le 15 juin 1991.
CN Newton[3]	Stratford-Palmerston 1,17-36,62 y compris 1,41 milles de la subdivision Kincardine	36,86	1991-R-58 91/02/04	Maintien en exploitation.
CN Owen Sound[3]	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	1991-R-58 91/02/04	Maintien en exploitation.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	1991-R-59 91/02/05	Abandon le 5 février 1992.
CN Taschereau	LaSarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	1991-R-492 91/09/19	Abandon le 17 octobre 1991. Arrêté annulé par le gouverneur en conseil.
CN Uxbridge[2]	Lindsay-Stouffville 0,00-38,80 y compris l'embr. Campbellford 85,18-86,28 y compris l'embr. Haliburton 0,00-0,53 y compris l'embr. Lindsay River Branch 0,00-3,20 y compris l'embr. Lindsay Industrial 0,00-2,50	46,21	1991-R-35 91/01/25	Abandon le 1er avril 1991.
Manitoba				
CP Winnipeg Beach	Gimli-Riverton 58,0-82,6	24,6	1991-R-290 91/06/03	Abandon le 18 mai 1991.
Saskatchewan				
CP Kerrobert	Outlook-Conquest 0,4-8,6	8,2	1991-R-197 91/04/18	Abandon le 18 mai 1991.
CP White Fox	Meath Park-Sharpe 63,6-73,4	9,8	1991-R-298 91/06/05	Abandon le 5 juillet 1991.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêté	Décision
Alberta				
CN Demay	Roundhill-Ryley 12,00-24,90	12,90	1991-R-448 91/08/26	Abandon le 25 septembre 1991.
CN Lac La Biche	Banko Jct.-Bon Accord 0,00-9,50	9,50	1991-R-167 91/04/02	Abandon le 2 mai 1991.
CP Langdon/ Strathmore	Landgon-Irricana 0,00-25,7 Landgdon-Shepard 33,6-45,1	37,2	1991-R-503 91/10/07	Abandon le 6 novembre 1991.

(1) Lettre-décision datée du 4 octobre 1991 modifiant l'arrêté 1991-R-170 afin d'exclure les points milliaires 119,12-120,30.

(2) Arrêté modifiant l'abandon original daté du 31 décembre 1990.

(3) Une demande.

TABLEAU 4

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1991

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Nouveau Brunswick			
CP Edmundston	CP Junction-Edmundston 55,6-56,1	0,5	Sursis provisoire.
CP Edmundston/ Shogomoc	Aroostook-Grand Falls 0,0-20,4 104,6-105,8	21,6	Sursis provisoire.
CP Shogomoc	McAdam-Woodstock 0,0-51,5	51,5	Sursis provisoire.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg	2,7	Sursis provisoire.
CP Shogomoc/ Gibson	Newburg-Upper Kent 54,2-88,5 Newburg-Southampton Jct. 0,0-22,0	56,3	Sursis provisoire.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88,5-104,6	16,1	Sursis provisoire.
CP Tobique	Perth Jct.-Plaster Rock 0,0-27,5	27,5	Sursis provisoire.
Québec			
CP Beebe	Beebe Junction-Frontière 32,90-34,99	2,09	Abandon le 10 janvier 1992.
CN Chandler	Ste.Adélaïde-Gaspé 48,10-104,23	56,13	Abandon le 5 février 1992. Arrêté annulé par le gouverneur en conseil
CN Chapais	Franquet-Chapais 72,06-169,40	97,34	Maintien en exploitation.
CN Granby	Clough-Marieville 15,57-38,70	23,13	Maintien en exploitation.
CN Montmagny	Harlaka-St. Romuald 111,35-119,12	7,77	Abandon le 3 avril 1992.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
CN Sorel[1]	Tracy-Sorel 45,50-47,16 Nicolet-St. Grégoire 77,00-83,82	8,69	Publication de l'avis de réexamen le 3 avril 1991.
Ontario			
CN Embr. Burford	Brantford-North Burford 3,35-11,00	7,76	Maintien en exploitation.
CSXT No. 1	Rodney-West Lorne 100,9-102,8	1,9	Demande reçue le 25 octobre 1991.
CN Marmora	Picton-Trenton 0,05-30,15 y compris l'embr. Bethlehem 0,00-2,00 y compris l'embr. Ontario Cement Lead 0,00-1,34	35,67	Rejeté. En appel.
CN Meaford	Barrie-Collingwood 1,09-31,40 y compris l'embr. Penetang 0,00-2,00 y compris l'embr. Pretty River 0,00-0,92	33,23	Maintien en exploitation.
CN Midland	Uhthoff-Midland 52,00-75,21 y compris l'embr. Midland Industrial 75,21-76,13 y compris l'embr. Coldwater 0,00-0,71	24,84	Demande reçue le 15 mars 1991.
CN Newton[2]	Stratford-Palmerston 1,17-36,62 y compris 1,41 milles de la subdivision Kincardine	36,86	Maintien en exploitation
CN Owen Sound[2]	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Maintien en exploitation.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0,00-27,20	27,20	Abandon le 31 décembre 1991. Abandon reporté au 31 juillet 1992.
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	Abandon le 5 février 1992.
CN Uxbridge	Point milliaire 38,88-Stouffville	1,43	Maintien en exploitation.

Compagnie/ Embranchement	Entre les points milliaires	Nombre de milles	État
Manitoba			
CN Oak Point	Steep Rock-Gypsumville 131,00-156,7	25,70	Avis d'intention reçu le 17 octobre 1991.
Saskatchewan			
CN Central Butte	Moose Jaw Jct-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation. Réexamen après l'an 2000.
CP Shamrock	Tyson-McMahon 70,3-95,2	24,9	Abandon le 16 janvier 1992.
Alberta			
CN Sheerness	Batter Jct-Sheerness 0,00-13,00	13,00	Demande reçue le 2 octobre 1991.
Colombie-Britannique			
CP Boundary	Grand Forks y compris l'embr. Carson 0,0-2,0	1,25 2,00	Maintien en exploitation.
Territoires du Nord-Ouest			
CN Pine Point	Pine Point Jct-Pine Point Mines 0,00-54,30	54,30	Avis d'intention reçu le 7 octobre 1991.

(1) Le CN a demandé une modification à la demande afin d'exclure les points milliaires 83,82 à 83,99 et l'embranchement Bécancour.

(2) Une demande.

SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques conseillent le président, les membres et les employés de l'ONT sur toute question à caractère juridique.

Le concours des Services juridiques est requis dans tous les cas relevant de l'Office; en 1991, ils ont participé aux audiences qui se sont tenues au Canada.

Le travail de nature juridique de l'Office est varié. Les avocats donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et des règlements qui touchent les activités, les attributions et les compétences de l'Office. Ils recommandent à celui-ci les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats assistent les membres et le personnel dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues par l'Office. De plus, ils représentent l'Office aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Les avocats représentent également l'Office à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appel des décisions de l'Office sur des questions de compétence.

De plus, les avocats préparent des avis juridiques, donnent des conseils juridiques, examinent, vérifient ou rédigent des documents, s'occupent des dossiers à long terme et participent à des projets spéciaux.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

CAUSES EN INSTANCE EN 1991

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-263-85

Canadien Pacifique Limitée, l'appelante, fait valoir que, dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en arrêtant que les taux spéciaux de manœuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP, cette conclusion va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale de 1967 sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en omettant de déterminer si l'Ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que, même si ce n'était pas le cas, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manœuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en plus d'alléguer que l'appelante « n'a pas réussi à monter une cause défendable », a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la Commission « ne s'est pas prononcée ».

L'autorisation d'appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP a déposé son avis d'appel dans lequel il ajoutait que le CTCF « avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs ».

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports, Canadien Pacifique Limitée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-551-86

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en vertu d'une autorisation d'appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision datés du 6 juin 1986. CN soutient que le Comité a commis une erreur de droit et de compétence lorsqu'il a conclu que les taux spéciaux de manœuvre du CN touchant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (*LCF*) et lorsqu'il a ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale de 1967 sur les transports* (*LNT*) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et, par conséquent, qu'elle doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi d'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la *LCF*, qui porte sur les mouvements du grain et de la farine vers l'est du Canada, et l'article 23 de la *LTN*, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la *LCF* qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête d'autorisation d'appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la *LCF* ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manœuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manœuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

La cause est toujours en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-509-86

Conformément à l'autorisation qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP en appelle de l'ordonnance n° R-39175, prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer, qui autorise une augmentation des frais de manœuvre inter-service à Montréal (Québec). Le demandeur allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites selon les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*;
- la décision du Comité de révision datée du 17 septembre 1985.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1025-87

Le 14 septembre 1987, CN a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987, selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*.

CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée c. Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-833-88 (CP) A-874-88 (CN)

Le CN et le CP en appellent de la décision n° WDR 1987-09 et de l'arrêté n° WDR 1987-190, datés du 10 août 1987, du Comité des transports par chemin de fer approuvant, sous condition, une demande de déplacement de voie ferrée à Régina - phase I.

La cause est en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. Commission canadienne des transports

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-885-87 (CP) A-886-87 (CN)

Le CN et le CP ont déposé leurs avis d'appel en Cour fédérale, le 28 septembre 1987 et le 29 septembre 1987 respectivement. L'appel fait suite à un jugement de la Section de première instance rejetant la requête d'interdiction présentée par les compagnies de chemin de fer au sujet du déplacement d'une voie ferrée à Régina - phase II.

Le CN et le CP ont informé la Cour qu'ils ne souhaitent pas poursuivre les appels à l'heure actuelle, car le bien-fondé des arguments qu'ils souhaitent présenter sont déjà devant la Cour dans une requête d'autorisation d'appel de la décision WDR 1987-09 en date du 10 août 1987 (la décision concernant la phase I). Cette cause demeure donc pendante.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports et Cargill Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-867-88

Le 28 juillet 1988, la Cour a autorisé CP à interjeter appel de la décision n° 135-R-1988 du 1er juin 1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que CP a manqué à ses obligations de transporteur public en refusant d'acheminer les marchandises selon la demande faite par Cargill Limited.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Commission canadienne des transports et Ville Mont-Royal

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1229-88

Le CN a interjeté appel de l'ordonnance n° R-41370 du Comité des transports par chemin de fer, datée du 7 décembre 1987, concernant la répartition des coûts de reconstruction et d'entretien du passage supérieur situé dans la ville de Mont-Royal.

La demande d'autorisation d'appel a été agréée par la Cour le 9 décembre 1988, mais uniquement à l'égard de la question de droit suivante :

> « Le Comité a-t-il commis une erreur dans la répartition des frais des travaux, soit en tenant compte de facteurs non pertinents, soit en omettant de prendre en considération des facteurs pertinents ? »

La cause est en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'Office national des transports, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. et Canada Malting Co. Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-81-89

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que le point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entreposage applicables au grain, aux produits agricoles et aux autres produits acheminés sur les voies de CP Rail en Colombie-Britannique, ne s'applique pas aux mouvements réels du grain. Selon l'Office, ces prix sont en règle et ne sont pas assujettis à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Cependant, cette décision s'applique uniquement au matériel appartenant à Canadien Pacifique Limitée, et non aux produits destinés au transport outre-mer.

CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision le 20 février 1989. Depuis lors, des contre-appels ont été déposés par Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd. et Canada Malting Co. Limited. Le 17 janvier 1991, Columbia Containers a mis fin à son contre-appel.

La cause est toujours en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-221-89

Le 14 avril 1989, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 206-R-1988 de l'Office, datée du 2 août 1988, concernant l'abrogation de certaines ordonnances du Comité des transports par chemin de fer relatives aux manoeuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North-Bay et Toronto, en Ontario.

L'appel du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, entrés en vigueur le 1er janvier 1988, n'avaient pas pour effet d'annuler les prix non compensatoires prescrits dans les ordonnances du Comité des transports sur chemin de fer.

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la *LNT 1987*.

- La demande en autorisation d'appel soulève d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la récente *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

La cause est en instance.

McCain Foods Ltd. c. l'ONT et CP

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-101-90 - Subdivision Shogomoc - ONT n° 1989-R-90
A-102-90 - Subdivision Tobique - ONT n° 1989-R-91

Le 15 janvier 1990, McCain Foods Ltd. a obtenu l'autorisation d'interjeter appel des arrêtés nos 1989-R-90 et 1989-R-91 de l'Office, datés du 12 mai 1989, qui autorisaient l'abandon de l'exploitation des subdivisions Shogomoc et Tobique.

McCain Foods Ltd. fonde ses deux demandes sur les allégations suivantes :

- l'Office a commis une erreur de droit en ne se conformant pas au paragraphe 165(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, du fait qu'il n'a pas pris les arrêtés susmentionnés dans les six mois suivant la demande d'abandon d'exploitation;

- l'Office a commis une erreur de droit en ne donnant pas pleinement effet et exécution à un bail à long terme passé entre le CP et la New Brunswick Railway Company en vue de l'exploitation des embranchements, lequel bail découle d'une obligation légale précise d'exploiter ces voies;

- l'Office a violé les principes d'équité et de justice naturelle, et a ainsi perdu ou outrepassé toute compétence qu'il aurait pu avoir.

La cause est en instance.

Canadien Pacifique Limitée c. l'ONT et CSP Foods Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-193-90

Le 7 mars 1990, le CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 596-R-1989, datée du 24 novembre 1989, dans laquelle l'Office lui ordonnait de publier un tarif tel que demandé par CSP Foods Ltd.

Dans sa requête, CSP Foods Ltd. a demandé à l'Office d'ordonner au CP de publier des taux pour le transport de l'huile et de la farine de colza canola, de Altona et Harrowby, au Manitoba, et de Nipawin, en Saskatchewan, jusqu'à Winnipeg, au Manitoba, afin d'être acheminés à certains endroits aux États-Unis.

Dans son appel, le demandeur allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en jugeant que, selon le paragraphe 115(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, il serait dans l'obligation de publier un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certaines parties sont exploitées par deux compagnies de chemin de fer ou plus (trafic bout à bout), tel que stipulé aux articles 129 à 133 de la *LTN 1987*.

La cause n'a pas encore été entendue.

La Ville de Montréal c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-318-90

La Ville de Montréal a interjeté appel de la lettre-décision de l'Office, datée du 16 novembre 1989, concernant le passage supérieur à la gare de triage du CP située à Côte Saint-Luc.

Dans ses motifs concernant l'appel, la Ville de Montréal alléguait que l'Office, en rendant sa décision, a commis une erreur de droit en privant la demanderesse de son droit d'intervenir pleinement dans la cause, en violation des principes de justice naturelle.

L'appel a été entendu le 19 novembre 1991 à Montréal. Le jugement a été reporté.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-715-90

Le 24 août 1990, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 45-R-1990 de l'Office, dans laquelle l'Office rejetait la demande présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Chapais.

Dans ses motifs concernant l'appel, le CN soutient que l'Office a commis une erreur de droit et qu'il a outrepassé sa compétence, particulièrement en ce qui a trait à sa détermination des « pertes réelles » de la ligne de chemin de fer visée par la demande d'abandon d'exploitation et à son interprétation des « motifs raisonnables de croire que la ligne puisse devenir rentable dans un avenir prévisible ».

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1032-90

Le 1er novembre 1990, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office, datée du 15 mai 1990, concernant la cession par le CN à la société Consolidated Rail Corporation d'un tronçon de la subdivision Massena du CN.

Dans sa requête en autorisation d'appel de cette décision, le CN allègue que « l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en lui ordonnant de donner avis de la vente susmentionnée, conformément au paragraphe 158(2) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, en dépit du fait que cette transaction avait déjà été approuvée par le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 213(2) de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* ».

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-946-90 (voir dossier de la Cour d'appel fédérale n° A-419-91)

Le 24 octobre 1990, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de deux décisions interlocutoires,

datées du 23 mai 1990, dans lesquelles l'Office rejetait la requête présentée par le CN en vue d'ajourner la cause relative à l'abandon de l'exploitation de la subdivision Marmora et ordonnait que le CN remette des documents à l'un des intervenants, l'Ontario Lake Cement Limited.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-419-91

Le 15 avril 1991, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 506-R-1990 et de l'arrêté n° 1990-R-579 de l'Office, datés du 17 octobre 1990, concernant la requête présentée par le CN en vue d'abandonner l'exploitation de la subdivision Marmora.

Dans sa demande d'autorisation d'appel, le CN allègue que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en suscitant une crainte raisonnable de partialité, en violation des principes de justice naturelle.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-430-91

Le 12 avril 1991, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'arrêté de l'Office n° 1990-R-658, daté du 14 novembre 1990, concernant une requête du CN pour faire annuler le recours soumis à l'Office relativement à une demande présentée conformément à l'article 12 de la *Loi sur les chemins de fer* par M.O.Q. Rail Inc. en vue de modifier le certificat d'aptitude délivré à M.O.Q. Rail Inc. par l'Office le 24 janvier 1990.

Comme motif d'appel, le CN a soutenu que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en refusant de tenir compte des articles 10.1, 12 et 94 de la *Loi sur les chemins de fer*, et en déclarant que certains points de droit ou de compétence devraient faire l'objet de plus d'attention de la part de la Cour fédérale alors que sa compétence relève de l'application ou de l'interprétation de ces articles. En outre, le CN allègue que l'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en refusant de traiter de la question soulevée dans la requête d'annulation, ce qui a privé le requérant d'une occasion de débattre des questions de compétence.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. James S. Handyside, l'ONT et Parrish & Heimbecker Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-540-91

Il s'agit d'une demande soumise conformément à l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale* afin de réviser et d'annuler une décision datée du 9 juillet 1990 rendue par James S. Handyside, désigné comme arbitre par l'Office national des transports conformément au paragraphe 49(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, relativement à un différend au sujet des tarifs ferroviaires entre le CN et Parrish & Heimbecker Limited.

Comme motif d'appel, le CN soutient que la question met en cause, pour la première fois depuis l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, des questions de droit et de compétence reliées à l'interprétation des articles 49 à 57, mettant ainsi en application un processus d'arbitrage d'offre finale en ce qui a trait au différend en matière de tarifs ferroviaires entre les transporteurs et les expéditeurs.

La cause est en instance.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 90-A-3243

Le 18 décembre 1990, le CN a déposé une demande d'autorisation d'appel de l'arrêté de l'Office n° 1990-R-673, daté du 27 novembre 1990, qui autorisait la requête de Port Stanley Terminal Rail Inc. de construire un raccordement au réseau du CN à St. Thomas, dans la province de l'Ontario.

Comme motif d'appel, le CN soutient que l'Office a commis une erreur sur des questions de droit et de compétence :

- en ordonnant que le raccordement soit construit sur la propriété du CN, qui n'est pas un terrain sur lequel le CN a le droit de passage;
- en émettant un arrêté qui n'est pas exécutoire.

La cause n'a pas encore été entendue.

J. Normand Wong c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par l'ONT

Cour fédérale - Section de première instance
Dossier : T-3255-90

Le 4 décembre 1990, le plaignant a déposé devant la Cour fédérale, Section de première instance, une demande introductive d'indemnisation monétaire pour une prétendue violation de marché de services conclu entre le plaignant et l'ONT, le 17 mai 1990.

La cause n'a pas encore été entendue.

The Corporation of the City of Oshawa c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-713-91

Le 30 mai 1991, le requérant a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'arrêté de l'Office n° 1990-R-684, daté du 29 novembre 1990, concernant une demande d'autorisation de Corporation of the City of Oshawa d'agrandir le pont du Canadien Pacifique Limitée qui enjambe le ruisseau Oshawa dans la ville d'Oshawa, dans la province de l'Ontario.

Le requérant veut obtenir une ordonnance annulant l'arrêté ci-dessus et exigeant de l'Office intimé de tenir une audience en rapport avec la demande de 1984 du requérant, en vertu de la loi, en toute équité de procédure pour toutes les parties.

La cause n'a pas encore été entendue.

McCain Foods Limited c. l'ONT et Canadien Pacifique Limitée

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-478-91 - Subdivision Shogomoc - ONT n° 1991-R-10
A-479-91 - Subdivision Shogomoc - ONT n° 1991-R-11

Le 29 avril 1991, le requérant a obtenu l'autorisation d'interjeter appel des arrêtés de l'Office n^{os} 1991-R-10 et 1991-R-11, datés du 9 janvier 1991, qui ordonnaient au CP d'abandonner l'exploitation de segments de la subdivision Shogomoc dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le motif sur lequel se fondent les appels est que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en prétendant émettre les arrêtés susmentionnés datés du 9 janvier 1991, c'est-à-dire que :

- l'Office ne s'est pas conformé à une condition préalable à l'exercice de sa compétence en n'émettant pas l'arrêté n° 1991-R-11 dans les six mois qui ont suivi la réception de la demande d'abandon par l'Office, conformément à l'article 165(1) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et, dans l'alternative;

- l'Office n'a pas donné pleinement effet et exécution à un bail à long terme passé entre l'intimé, le Canadien Pacifique Limitée, et la New Brunswick Railway Company en vue de l'exploitation des embranchements, lequel bail découle d'une obligation légale précise d'exploiter ces voies.

Les appels n'ont pas encore été entendus.

Transport 2000 Québec et Yvan-M. Roy c. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-1483

Le 3 mai 1991, Transport 2000 Québec et Yvan-M. Roy ont déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office, datée du 3 avril 1991, qui ordonnait au CN d'abandonner l'exploitation d'un segment de la subdivision Montmagny, de Harlaka à Saint-Romuald, dans la province de Québec.

La demande d'autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été décidée.

Ville de Laval c. l'ONT et Canadien Pacifique Limitée

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-1853

Le 23 mai 1991, le requérant a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'appel de la décision de l'Office, datée du 23 mai 1991, en alléguant que l'Office a refusé d'exercer sa compétence lorsqu'il a rejeté une requête présentée par la Ville de Laval en vue de l'émission d'un arrêté contre le sifflement.

La demande d'autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été décidée.

Ogilvie Mills Limited et Unimin Canada Limited c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1106-91

Le 23 octobre 1991, Ogilvie Mills Limited et Unimin Canada Limited ont obtenu l'autorisation d'interjeter appel et un sursis d'exécution de la décision de l'Office, émise le 7 mai 1991, et rejetant un avis de requête d'Ogilvie Mills Limited et de Unimin Canada Limited, qui obligeait le CN à présenter certains documents ayant trait au projet d'abandon de la subdivision Midland du CN.

Les motifs de l'appel sont les suivants :

- L'Office a commis une erreur de droit à la face des documents et/ou a commis une erreur injustifiée et manifeste en traitant la demande de confidentialité du CN comme si elle était appropriée alors que les documents indiquent que le CN ne s'est jamais conformé au paragraphe 11(2) des *Règles générales de l'Office national des transports*, qui prévoit particulièrement que « toute demande de confidentialité... doit être accompagnée des raisons de cette demande... »; il aurait donc dû, conformément au paragraphe 11(1) des *Règles générales*, porter à son document public les documents que le CN avait déposés en même temps que la demande;

- alternativement, si la demande de confidentialité du CN suffisait à permettre à l'Office de tenir compte du paragraphe 11(6) des *Règles générales*, l'Office a commis une erreur de droit par une interprétation erronée du mot « pertinence » tel que ledit mot figure dans le paragraphe 11(6)(a) des *Règles générales*. À la suite à cette erreur, l'Office a de nouveau commis une erreur en concluant que Ogilvie Mills - Unimin Canada ont échoué dans leurs plaidoyers en vue d'établir la pertinence des documents dont ils réclamaient la présentation par le CN, et que par conséquent, il fallait leur refuser la présentation de ces documents.

La cause n'a pas encore été entendue.

McCain Foods Limited c. l'ONT et Canadien Pacifique Limitée

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-2223

McCain Foods Limited a déposé en Cour d'appel fédérale, le 26 juin 1991, une demande d'autorisation d'appel de l'arrêté de l'Office n° 1991-R-288, daté du 3 juin 1991, qui ordonnait au CP d'abandonner l'exploitation d'un segment de la subdivision Shogomoc et d'un segment de la subdivision Gibson dans la province du Nouveau-Brunswick.

Le 15 juillet 1991, McCain Foods Limited a aussi déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'ordonnance en vue de suspendre l'exécution de l'arrêté de l'Office n° 1991-R-288, en attendant la décision concernant la demande d'autorisation d'appel. Cette demande a été acceptée par la Cour le 16 juillet 1991.

La décision concernant la demande d'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.

Procureur général de la Reine pour Terre-Neuve c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-2287

Le 19 juin 1991, le requérant a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'appel de la décision n° 266-R-1991 de l'Office au sujet d'une plainte déposée par Atlantic Container Express Inc., datée du 6 juillet 1989, selon laquelle la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada impose, pour les destinations de Terre-Neuve, des tarifs qui ne sont pas conformes aux Conditions d'adhésion.

Le motif de la demande d'autorisation d'appel est que l'Office national des transports a commis une erreur de droit lorsqu'il a conclu que :

- l'inclusion de tarifs contractuels confidentiels pour l'établissement de taux de Conditions d'adhésion se limite aux marchés confidentiels dont les conditions sont analogues;

- les tarifs maritimes, à partir desquels les taux des Conditions d'adhésion sont établis, doivent être déterminés selon le matériel vraiment utilisé pour le transport à destination et en provenance de Terre-Neuve;

- les tarifs maritimes, à partir desquels les taux des Conditions d'adhésion sont établis, ne doivent pas être moins élevés que les taux intermodaux courants rendus publics dans les Maritimes;

- les taux des Conditions d'adhésion ne doivent pas être établis selon un « taux fictif »;

- aux fins de déterminer les taux compensatoires pour le trafic entre North Sydney et Port-aux-Basques, il faut établir les coûts pour la partie maritime de l'itinéraire en se servant des coûts réels qui incombent à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

La décision concernant l'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.

Jarchow et al. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada représentée par le procureur général du Canada et le ministre des Transports, l'ONT et la Commission canadienne des transports

Cour d'appel fédérale - Section de première instance
Dossiers : T-2095-91
T-2096-91

Le 13 août 1991, Ralf R. Jarchow et son épouse, Valérie Jarchow, ont déposé des demandes introductives séparées en Cour fédérale, Section de première instance, pour dommages-intérêts à la suite d'une collision entre un véhicule moteur appartenant à Ralf R. Jarchow, et conduit par ce dernier, et une locomotive du Canadien Pacifique Limitée, dans le village de Caledon, dans la municipalité régionale de Peel.

L'Office, la Commission canadienne des transports et Transports Canada ont été réunis à titre de codéfendeurs relativement à une prétendue négligence en matière de réglementation qui aurait été la cause de la collision susmentionnée. Parmi les allégations, il y a celle selon laquelle une attention insuffisante a été accordée à la nécessité d'assurer de façon réglementaire la protection au moyen d'un signal de traversée et d'une échappée de vue de protection.

La cause n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT et Bowater Mersey Paper Compagny Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-2961

Le 19 juillet 1991, le CN a déposé en Cour d'appel fédérale une requête d'autorisation d'appel de l'arrêté de taxation n° 1991-R-331 de l'Office, daté du 20 juin 1991.

Le motif de la requête est que l'Office a commis une erreur de droit :

- en refusant au requérant son droit à une audition orale sur la taxe des frais;
- en attribuant les frais d'avocat suivant le tarif entre le procureur et le client plutôt qu'entre les parties en cause;
- en attribuant les frais d'avocat et les honoraires des experts appelés comme témoins pour le temps consacré au déplacement;
- en attribuant les honoraires des experts appelés comme témoins selon le nombre de jours où ils ont assisté à l'audition, mais sans témoigner;
- en attribuant les honoraires des experts appelés comme témoins pour du temps de préparation bien au delà de ce qui était raisonnablement nécessaire;
- en attribuant des honoraires et des déboursés aux cadres de Bowater Mersey Paper Compagny Limited qui ont témoigné lors de l'audition.

La décision concernant la requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT et The Corporation of the City of Chatham

Cour d'appel fédérale
Dossier : 91-A-5181

Le 25 novembre 1991, le CN a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'appel de la décision n° 549-R-1991 et de l'arrêté n° 1991-R-532 de l'Office, datés du 25 octobre 1991, et qui autorisaient The Corporation of the City of Chatham à construire un croisement étagé sous forme de voie souterraine pour faire passer une route sur et sous certaines voies ferrées.

Le motif de la requête est que l'Office a commis une erreur sur des questions de droit et de compétence :

- en ne tenant pas compte d'un fait pertinent, soit l'accord concernant la répartition des coûts entre le CN et la Ville de Chatham, signé le 27 juin 1984;
- en refusant d'interpréter l'accord conclu entre le CN et la Ville, de telle sorte que l'Office a mal interprété et refusé sa compétence.

La décision concernant la requête d'autorisation d'appel n'a pas encore été rendue.

REQUÊTES AU GOUVERNEUR EN CONSEIL

REQUÊTES RÉGLÉES EN 1991

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT et Bowater Mersey Paper Company Limited

Le 19 juin 1991, le CN a présenté une requête au gouverneur en conseil en vue d'annuler la décision de l'Office n° 172-R-1990 du 29 mars 1990 d'adjuger les frais (remplacée par la décision n° 251-R-1991 du 16 mai 1991).

Selon le CN, le fait d'adjuger les frais de la partie intervenante à la partie qui a gain de cause, dans un cas d'abandon de service, est inapproprié pour les raisons suivantes :

- l'intention parlementaire, en ce qui concerne les dispositions visant l'abandon dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, est vaine;
- l'Office oblige l'industrie à payer ses frais, ce qui est contraire à l'intention générale de la législation;
- cela entraîne des difficultés étant donné que les frais ne peuvent être transmis aux clients, comme dans les cas de droit relatifs aux taux, ayant fait jurisprudence;
- le fait d'adjuger les frais est contraire à la loi des coûts.

Par décret C.P. 1991-1693, en date du 5 septembre 1991, le gouverneur en conseil a annulé la condition prévoyant d'adjuger les frais, contenue dans la décision n° 251-R-1991.

REQUÊTES EN INSTANCE

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'ONT

Le 21 décembre 1990, le CN a présenté une requête au gouverneur en conseil en vue d'annuler la condition prévoyant d'adjuger les frais, contenue dans la décision n° 1990-R-616 de l'Office datée du 23 octobre 1990.

Les motifs du CN invoqués dans cette requête sont les mêmes que ceux mentionnés dans la requête précédente, soit celle concernant l'affaire Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. l'Office national des transports et Bowater Mersey Paper Compagny Limited.

La requête est en voie d'être présentée au gouverneur en conseil.

McCain Foods Limited c. l'ONT et Canadien Pacifique Limitée

Le 24 juin 1991, McCain Foods Limited a présenté une requête au gouverneur en conseil en vue de modifier ou d'annuler l'arrêté de l'Office n° 1991-R-288, daté du 3 juin 1991, qui ordonnait l'abandon des lignes de chemin de fer exploitées par le CP dans la province du Nouveau-Brunswick et désignées comme étant des segments des subdivisions Shogomoc et Gibson.

Selon McCain Foods Limited, étant donné l'obligation contractuelle contenue dans le bail conclu entre le CP et la New Brunswick Railway Company, l'Office ne devrait pas ou ne pourrait pas ordonner l'abandon par le CP des lignes de chemin de fer. Selon McCain, vu que le bail a été ratifié et entériné par une loi du Parlement du Canada ainsi que par une loi de la législature de la province du Nouveau-Brunswick, les responsabilités du CP, en tant que locataire, ont le caractère d'une obligation ou d'une responsabilité légale ne pouvant être abrogée que par une loi fédérale ou de la législature de la province du Nouveau-Brunswick.

La cause est en instance.

GESTION CENTRALE ET RESSOURCES HUMAINES

La Direction générale fournit un ensemble de services de soutien de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent, s'occupe des ressources humaines et assure une gamme complète de services financiers et administratifs à l'appui des programmes mis sur pied par l'Office et conformes aux politiques du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT. En outre, elle fournit des avis, de l'aide et des services aux gestionnaires de l'ONT.

Dans le cadre des efforts continus de l'ONT afin d'améliorer constamment la performance et le service, la Direction générale a été chargée de la coordination du programme de simplification du travail. Les objectifs du programme sont de rationnaliser et d'accroître la rapidité d'exécution des activités administratives et opérationnelles de même que du traitement à l'ONT, en plus de modifier, d'éliminer ou de rationnaliser les procédures et les démarches qui peuvent être l'objet d'un double emploi et d'une perte de temps tout en étant coûteuses. Le but de ce programme est de permettre aux employés de l'ONT de travailler plus efficacement dans un milieu de responsabilités additionnelles avec moins de ressources.

La Direction générale comprend cinq directions : Finances et planification, Services de l'informatique, Services de communication, Vérification interne ainsi que Ressources humaines et services administratifs.

La **Direction des finances et de la planification** élabore et met en œuvre les modes de planification stratégique des programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT.

La **Direction des services de l'informatique** élabore et met en œuvre des politiques et des plans touchant le traitement des données électroniques (TDE), en l'occurrence la gestion de l'information à l'ONT, crée des systèmes de TDE adaptés aux besoins de

fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des avis et de la formation sur l'application de la technologie du TDE à l'ONT.

La **Direction des services de communication** renseigne le public et les médias au sujet des arrêtés, des décisions et des responsabilités de l'Office, offre au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services de consultation, de planification, de surveillance des médias et de publication. De plus, elle est responsable de la gestion des archives et des services de courrier ainsi que bibliothécaires.

La **Direction de la vérification interne** est responsable d'un programme détaillé de vérification interne. Ce programme permet au président et à la haute direction d'obtenir une évaluation objective sur l'efficacité, le coût et la performance des politiques et des pratiques de gestion de l'ONT, ainsi que des recommandations. La Direction générale s'assure aussi de la concordance de ces points avec le mandat législatif de l'ONT et les directives des organismes centraux.

La **Direction des ressources humaines et des services administratifs** fournit un ensemble de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. De même, elle fournit des services et élabore des systèmes touchant la gestion des fournitures, des locaux, des télécommunications, de la sécurité, du contrôle des formulaires et des manuels, des contrats d'administration et diverses autres fonctions administratives.

Les bureaux de l'Office national des transports du Canada

Siège social

OTTAWA (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 997-6567
Télécopieur : (819) 997-6727

Activités régionales

Pièce 1310
800, rue Burrard
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6Z 2J4
Téléphone : (604) 666-2050
Télécopieur : (604) 666-1982

Pièce 304, niveau de la mezzanine
Édifice Air Terminal
Aéroport de Whitehorse
WHITEHORSE (Yukon)
Y1A 3E4
Téléphone : (403) 668-4564
Télécopieur : (403) 668-7954

3e étage
350, Troisième Avenue nord
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 6G7
Téléphone : (306) 975-5201
Télécopieur : (306) 975-5206

28, rue Cumberland nord
THUNDER BAY (Ontario)
P7A 4K9
Téléphone : (807) 345-0025
Télécopieur : (807) 345-8045

Government of Canada Building
200, Town Center Court, Pièce 218
SCARBOROUGH (Ontario)
M1P 4X8
Téléphone : (416) 973-4595
Télécopieur : (416) 973-6790

Pièce 605
606, rue Cathcart
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1K9
Téléphone : (514) 283-7620
Télécopieur : (514) 283-9702

Édifice Place l'Assomption
770, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 9L5
Téléphone : (506) 851-7444
Télécopieur : (506) 851-7105